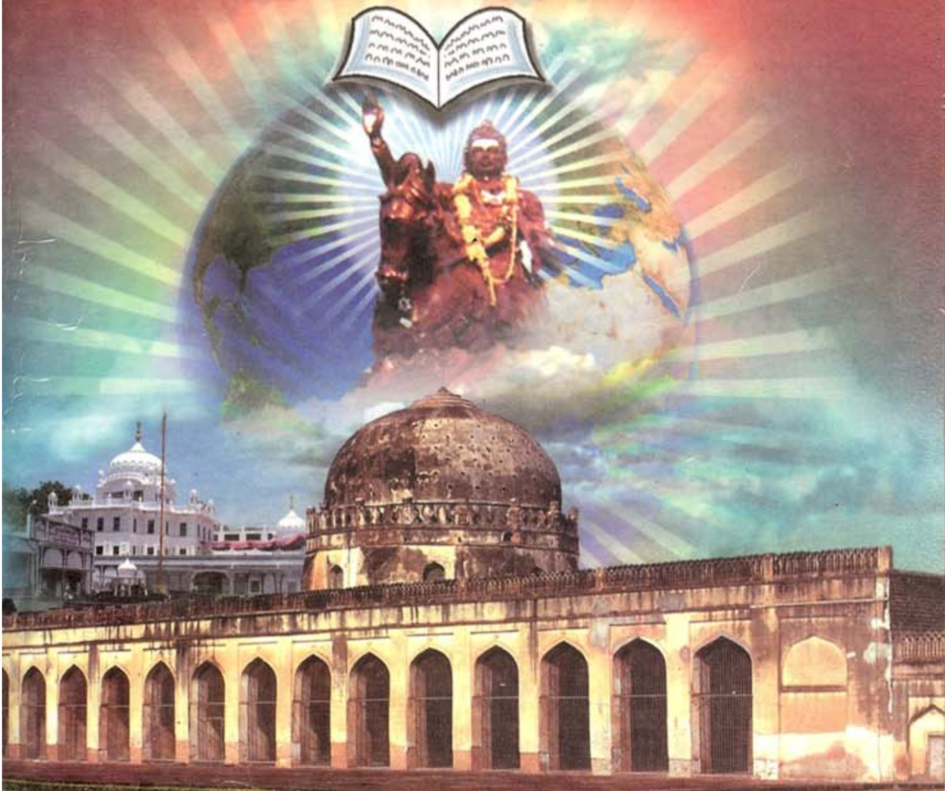
ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಸೇವೆ
ಅಂದು-ಇಂದು...

ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರಣಿ



ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು
ಪಂಪಮಹಾಕವಿ ರಸ್ತೆ, ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-೫೬೦೦೧೮

ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ೭೨ನೇ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನದ ಪ್ರಕಟಣೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಸೇವೆ ಅಂದು-ಇಂದು....

ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರ್ಣಿ

ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು
ಪಂಪಮಹಾಕವಿ ರಸ್ತೆ, ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ
ಬೆಂಗಳೂರು- ೫೬೦೦೧೮

KARNATAKADA RAILU SEVE : ANDU- INDU
by : **Sri Vitthala Kulakarni**
Published by : **Kannada Sahitya Parishat**
Pampa Mahakavi Road, Chamarajapet, Bangalore - 560018
Pages : x + 214 . Price : Rs. **55=00** : **2006**

ಪ್ರಥಮ ಮುದ್ರಣ : ೨೦೦೬
ಪ್ರತಿಗಳು : ೧೫೦೦
ಬೆಲೆ : ಐವತ್ತೈದು ರೂಪಾಯಿಗಳು

ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ೭೩ನೇ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನದ ಪ್ರಕಟಣೆ

ಪ್ರಕಟಣಾ ಸಮಿತಿ

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು

ಪ್ರೊ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಪಾಟೀಲ (ಚಂಪಾ)

ಸಂಚಾಲಕರು

ಶ್ರೀ ಜರಗನಹಳ್ಳಿ ಶಿವಶಂಕರ್

ಸದಸ್ಯರು

ಶ್ರೀ ಪುಂಡಲೀಕ ಹಾಲಂಬಿ

ಡಾ. ಎಚ್.ಜಯಮ್ಮ ಕರಿಯಣ್ಣ

ಡಾ. ಮಧು ವೆಂಕಾರೆಡ್ಡಿ

ಶ್ರೀ ಬಾಲಸುಬ್ರಹ್ಮಣ್ಯ ಕಂಜರ್ಪಣೆ

ಶ್ರೀ ವಿಷ್ಣು ನಾಯ್ಕ

ಡಾ. ಕಮಲಾ ಹಂಪನಾ

ಸಮ್ಮೇಳನಾಧ್ಯಕ್ಷರು

ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನ

ನಿರ್ದೇಶಕರು

ಕನ್ನಡ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಕೃತಿ ನಿರ್ದೇಶನಾಲಯ

ಮುದ್ರಣ : ಬಿ. ಎಂ. ಶ್ರೀ. ಅಚ್ಚುಕೂಟ ಆಫ್‌ಸೆಟ್ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು,
ಪಂಪಮಹಾಕವಿ ರಸ್ತೆ, ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ, ಬೆಂಗಳೂರು - ೧೮

ಅಖಿಲ ಭಾರತ ೭೨ನೆಯ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನ ಬೀದರ
ಸ್ವಾಗತ ಸಮಿತಿ

ಶ್ರೀ ಗುರುಪಾದಪ್ಪ ನಾಗಮಾರಪಳ್ಳಿ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರು
ಶ್ರೀ ಮೆರಾಜುದ್ದೀನ ಪಟೇಲ, ಹಿರಿಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.
ಶ್ರೀ ನರಸಿಂಗರಾವ ಸೂರ್ಯವಂಶಿ, ಲೋಕ ಸಭಾ ಸದಸ್ಯರು
ಶ್ರೀ ಬಂಡೆಪ್ಪ ಖಾಶೆಂಪೂರ, ಶಾಸಕರು
ಶ್ರೀ ಮುನೀಶ ಮೌದ್ಗಿಲ್, ಪ್ರಧಾನ ಸಂಚಾಲಕರು
ಶ್ರೀ ಕೆ.ಎಲ್. ಸುಧೀರ, ಜಿಲ್ಲಾ ಪೋಲಿಸ್ ವರಿಷ್ಠಾಧಿಕಾರಿಗಳು
ಶ್ರೀ ಆ್ಯಂಟನಿ ಮೆಂಡೋನ್ಸಾ, ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು
ಶ್ರೀ ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪ ಹಾಲಹಳ್ಳಿ, ಕೋಶಾಧ್ಯಕ್ಷರು
ಶ್ರೀ ಡಾ. ಜಗನ್ನಾಥ ಹೆಬ್ಬಾಳೆ, ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು

ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಕಾರ್ಯಕಾರಿ ಸಮಿತಿ ಸದಸ್ಯರು

ಪ್ರೊ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಪಾಟೀಲ (ಚಂಪಾ), ಬೆಂಗಳೂರು
ಶ್ರೀ ಜರಗನಹಳ್ಳಿ ಶಿವಶಂಕರ್, ಬೆಂಗಳೂರು
ಡಾ. ಎಚ್. ಜಯಮ್ಮ ಕರಿಯಣ್ಣ, ಬೆಂಗಳೂರು
ಶ್ರೀ ಪುಂಡಲೀಕ ಹಾಲಂಬಿ, ಬೆಂಗಳೂರು
ಶ್ರೀ ಶ್ರ.ದೇ ಪಾರ್ಶ್ವನಾಥ, ಬೆಂಗಳೂರು-೫೦.
ಶ್ರೀ ಎಸ್. ರಾಮಲಿಂಗೇಶ್ವರ (ಸಿಸಿರಾ), ಬೆಂಗಳೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ
ಶ್ರೀ ಎನ್.ಎಸ್. ರಾಮಪ್ರಸಾದ್, ಕೋಲಾರ
ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎಸ್. ಸದಾನಂದ, ತುಮಕೂರು
ಶ್ರೀ ಕೆ.ಎಂ. ವೀರೇಶ್, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ
ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಎಚ್. ಹೂಗಾರ್, ದಾವಣಗೆರೆ
ಶ್ರೀ ಡಿ. ಮಂಜುನಾಥ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ
ಶ್ರೀ ಮಾನಸ, ಮೈಸೂರು
ಶ್ರೀ ಮಲೆಯೂರು ಗುರುಸ್ವಾಮಿ, ಮೈಸೂರು
ಶ್ರೀ ಹೆಚ್.ವಿ. ಜಯರಾಂ, ಮಂಡ್ಯ
ಶ್ರೀ ಟಿ.ಪಿ. ರಮೇಶ್, ಕೊಡಗು
ಶ್ರೀ ಎಚ್.ಬಿ. ರಮೇಶ್, ಹಾಸನ

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ವಿ. ಶ್ರೀವತ್ಸ ಹುಲಸೆ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು
ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಪ್ರದೀಪ ಕಲ್ಕೂರ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ
ಶ್ರೀ ಯು. ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಹೊಳ್ಳ, ಉಡುಪಿ
ಶ್ರೀ ಮೋಹನ ಬಸವನಗೌಡ ಪಾಟೀಲ, ಬೆಳಗಾವಿ
ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಂ. ಪಾಟೀಲ, ಬಿಜಾಪುರ
ಶ್ರೀ ವಿಶ್ವನಾಥ ಕಾ. ವಂಶಾಕೃತಮಠ, ಬಾಗಲಕೋಟೆ
ಶ್ರೀ ಮಧು ವೆಂಕಾರೆಡ್ಡಿ, ಧಾರವಾಡ
ಶ್ರೀ ಅ.ಸಿ. ಹಿರೇಮಠ, ಹಾವೇರಿ
ಪ್ರೊ. ಕೆ.ಬಿ. ತಳಗೇರಿ, ಗದಗ
ಶ್ರೀ ರೋಹಿದಾಸ ನಾಯಕ, ಉತ್ತರಕನ್ನಡ
ಶ್ರೀ ವೀರಭದ್ರ ಸಿಂಪಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗ
ಡಾ. ಜಗನ್ನಾಥ ಹೆಬ್ಬಾಳೆ, ಬೀದರ
ಶ್ರೀ ಕ.ಮ. ಪುರದ, ರಾಯಚೂರು
ಶ್ರೀ ಶೇಖರಗೌಡ ಮಾಲಿಪಾಟೀಲ, ಕೊಪ್ಪಳ
ಶ್ರೀ ನಿಷ್ಠಿ ರುದ್ರಪ್ಪ, ಬಳ್ಳಾರಿ
Sri H.B.L. Rao, Navi Mumbai
Sri I.V. Bhatta, Kasaragod
Sri C. Ramaswamy, Chennai
Sri H. Ramachandrappa, Ananthpura
ಧರ್ಮದರ್ಶಿ ಹರಿಕೃಷ್ಣ ಪುನರೂರು, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ
ಡಾ. ಕಮಲಾ ಹಂಪನಾ, ಬೆಂಗಳೂರು
ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕನ್ನಡ ಸಂಸ್ಕೃತಿ ಇಲಾಖೆ, ಬೆಂಗಳೂರು
ಶ್ರೀಮತಿ ಭಾನು ಮುಷ್ತಾಕ್, ಹಾಸನ
ಶ್ರೀ ರಫಾಯಲ್ ರಾಜ್, ಬೆಂಗಳೂರು
ಡಾ. ಎಲ್. ಹನುಮಂತಯ್ಯ, ಬೆಂಗಳೂರು
ಡಾ. ಕರೀಗೌಡ ಬೀಚನಹಳ್ಳಿ, ಬಳ್ಳಾರಿ
ಡಾ. ಸಿದ್ಧಲಿಂಗಯ್ಯ, ಬೆಂಗಳೂರು

ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ನುಡಿ

ಕಳೆದ ತೊಂಬತ್ತು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಾಡು-ನುಡಿ-ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ವಿಕಾಸಕ್ಕಾಗಿ ಬದ್ಧ ಕಂಕಣವಾಗಿರುವ ಸಂಸ್ಥೆ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು. ಪಂಚಕೋಟಿ ಕನ್ನಡಿಗರ ಏಕೈಕ ಪ್ರಾತಿನಿಧಿಕ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುವ ಪರಿಷತ್ತು ಕನ್ನಡ ಬದುಕಿನ ಬಹುಮುಖೀ ಆಯಾಮಗಳಿಗೆ ಆಲೋಚನೆ- ಅಕ್ಷರ- ಕ್ರಿಯೆಗಳ ಮೂಲಕ ಸ್ಪಂದಿಸುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದೆ.

ಪುಸ್ತಕ ಪ್ರಕಟನೆ, ಪರಿಷತ್ತು ನಿರಂತರವಾಗಿ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿರುವ ಮುಖ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲೊಂದು. ಸೃಜನಶೀಲ ಕೃತಿಗಳಲ್ಲದೆ ಸೃಜನೇತರ ವಲಯದ- (ಅಂದರೆ, ವ್ಯಾಕರಣ, ನಿಘಂಟು, ಚರಿತ್ರೆ, ಸಮಾಜ ವಿಜ್ಞಾನ, ಮನೋವಿಜ್ಞಾನ, ಪರಿಶೋಧನೆ, ತತ್ವವಿಚಾರ, ಶಾಸನಶಾಸ್ತ್ರ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ವಿಮರ್ಶೆ, ಜಾನಪದ, ಸಂಶೋಧನ, ಪತ್ರಿಕೋದ್ಯಮ... ಹೀಗೆ) ಹಲವಾರು ಜ್ಞಾನಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಸಾವಿರಾರು ಕೃತಿಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಕುಲಕೋಟಿಯನ್ನು ತಲಪುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಎಲ್ಲ ಬಗೆಯ ಅಭಿವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಗೂ ಕನ್ನಡ ಭಾಷೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಗೊಳಿಸುವುದು ನಮ್ಮ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶ.

ಜನವರಿ ೨೦೦೬ ರಲ್ಲಿ ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲಿರುವ ೭೨ನೆಯ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನದ ಅಂಗವಾಗಿ, ಸೃಜನೇತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ೭೨ ಪುಸ್ತಕಗಳನ್ನು ಮುದ್ರಿಸಿ ಪ್ರಕಟಿಸುವುದೆಂದು ನಮ್ಮ ಪ್ರಕಟನಾ ಸಮಿತಿ ತೀರ್ಮಾನಿಸಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಆರ್ಥಿಕ ಅನುದಾನ ನೀಡಿದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ನಾವು ಕೃತಜ್ಞರು. ಈ ಕೃತಿಯ ಲೇಖಕರಿಗೆ ನಾವು ಆಭಾರಿ. ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ ಮುದ್ರಿಸಿದ ನಮ್ಮ ಬಿ.ಎಂ.ಶ್ರೀ. ಅಚ್ಚುಕೂಟದ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ, ಮುಖಪುಟ ವಿನ್ಯಾಸದ ಕಲಾವಿದರಿಗೆ ನಮ್ಮ ವಂದನೆಗಳು.

ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಪಾಟೀಲ (ಚಂಪಾ)
ಅಧ್ಯಕ್ಷರು

ಮೊದಲ ಮಾತು

ಕರ್ನಾಟಕದ್ದೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲವಾದರೂ, ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸೇವೆ ಹೇಗೆ ಸಾಗಿದೆ- ಹೇಗೆ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ-ಹೇಗೆ ಸಾಗಬೇಕು- ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕಳೆದ ಎರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಬರೆದ ಲೇಖನಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವನ್ನು ಆಯ್ದು ಇಲ್ಲಿ ಪುಸ್ತಕ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಲೇಖನಗಳು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿವೆ. ಇಂಥ ಲೇಖನಗಳಿಗೆ ಆಯಾ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾದ ದೃಷ್ಟಿ ಇರುತ್ತದೆ-ಉದ್ದೇಶವಿರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಆಯ್ದ ಲೇಖನಗಳ ಕೊನೆಗೆ ಪ್ರಕಟಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕಗಳನ್ನು ಕಾಣಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಬದಲಾವಣೆಯಾದದ್ದು ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಮುಖ್ಯ ವಾಗಿ ಯು.ನಿ.ಗೇಜು ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಅದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಯೂ ಆಯಿತು. ನನ್ನ ಲೇಖನ ಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇವುಗಳ ಪರಿಣಾಮ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಹಿಂದಿನ ದಶಕದ ಲೇಖನಗಳಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಗತಿ ಹೇಗೆ ಆಗಬೇಕು- ಎಂಬ ಸೂಚನೆಗಳಿದ್ದರೆ, ಅನಂತರದ ಲೇಖನಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ರೈಲಿನಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನ ಹೇಗೆ ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಎಂಬ ಅಂಶಗಳೇ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿವೆ. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಯ ನಂತರವೂ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಹೋಗಿವೆ. ವಲಯ ರಚನೆ ರಾಜ್ಯದ ಭಾಷೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ರೈಲು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದ ಭಾಗಗಳು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಒಂದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವಲಯದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿರುವದೂ ಅಷ್ಟೇ ಅನಿವಾರ್ಯ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೂರು ವಲಯಗಳಿವೆ. ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಒಂದೇ ರೈಲು ವಲಯವಿದೆ.

ಭಾರತದ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡದು. ನಮ್ಮ ದೇಶವೂ ದೊಡ್ಡದು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳುಳ್ಳ ಭಾಗಗಳಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕವು ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶ. ಅಪರೂಪದ ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ನೈಸರ್ಗಿಕ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸೇವೆ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ಎಂದು ಎಲ್ಲ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ರಚನೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಇದ್ದ ವಿವಿಧ ಗೇಜಿನ ರೈಲುದಾರಿಗಳನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿಬಿಡುತ್ತದೆ ಎಂದೂ ಇಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಇದ್ದ ರೈಲು ದಾರಿಗಳ ಉಪಯೋಗವೂ

ಹಿತವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲುಸಾರಿಗೆಯಂತೆ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಿಮಾನಸಾರಿಗೆಗಳೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಪರ್ಧೆಗಿಂತ (ಪೈಪೋಟಿ) ಸಹಕಾರ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಸುಭದ್ರವೂ ಲಾಭದಾಯಕವೂ ಆಗಬೇಕು. ರಸ್ತೆ ಇದ್ದಲ್ಲೆಲ್ಲ ರೈಲು ಬರಬೇಕೆಂದು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವದೂ ಸರಿಯೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಂಡು ರೈಲುಸೇವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬರೆದ ಲೇಖನಗಳು ಈ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿವೆ. ಈ ಲೇಖನಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಅಡಿ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳನ್ನೂ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ನಿಯತಕಾಲಿಕಗಳಿಗೆ-ದಿನ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವ ಈ ಲೇಖನಗಳು ಪುಸ್ತಕರೂಪದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿರುವದಕ್ಕೆ ಶ್ರೀ 'ಚಂಪಾ'ರ ಧಾರವಾಡದ ಸ್ನೇಹ ಕಾರಣ. ಅವರಿಗೆ ನಾನು ಕೃತಜ್ಞನಾಗಿದ್ದೇನೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು - ೭೯ ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರಣಿ
ಮೇ. ೨೦೦೫

ಪರಿವಿಡಿ

೧. ಕೋಲಾರ ರೈಲು ಮುಂದಾಲೋಚನೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಕೋಲಾರ ರೈಲು ವಿಶಿಷ್ಟ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಿದೆ. ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲು ರೈಲು ಬಂದದ್ದೇ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡದ್ದು ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ. ಇತ್ತೀಚಿನವರೆಗೂ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಗೇಜಿನ ರೈಲುಗಳಿದ್ದವು. ಸದ್ಯ ಉಳಿದಿರುವದು ಎರಡೇ ಗೇಜುಗಳು. ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗಗಳು ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಧಿಕ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಪಡೆದ ಜಿಲ್ಲೆಯೆನಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ನೂರು ಚದರ ಕಿ.ಮೀಟರಿಗೆ ೨.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ. ಆದರೆ ರೈಲು ಪ್ರಯೋಜನ-ಸೌಕರ್ಯ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಆದಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳು-ಮೋಟಾರು, ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲದಾಗ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವೇ ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿತ್ತು. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ (ಹಿಂದೆ ಬೌರಿಂಗ್‌ಪೇಟ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು) ಮಾರಿಕುಪ್ಪಂ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗ ರಚಿತಗೊಂಡ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮೀ.ಗೇ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡು ತೊಂಡೆಬಾವಿ, ಗೋರಿಬಿದನೂರು, ವಿದುರಾಶ್ವತ್ಥಗಳಿಗೆ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮುಂದಿನ ಎರಡು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕರೈಲು ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆದವು (೧೯೧೬). ಚಿನ್ನದ ನಾಡಿನ ರೈಲು ವಜ್ರಮಹೋತ್ಸವ ಆಚರಿಸುವ ಸಮಯಕ್ಕೆ ದುರ್ದೆಸೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ.

ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆದಂತೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಕ್ರಮೇಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಬೆಳವಣಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸುವಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದದ್ದೇ. ಆದರೆ ರೈಲನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸುವಷ್ಟು ಬೆಳೆದದ್ದು ಸಮರ್ಪಕವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ರೈಲಿಗೆ ಇರುವ ಅನುಕೂಲತೆ-ವ್ಯವಸ್ಥೆ-ಮಿತವ್ಯಯ ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ದೊರಕಲಾರದು. ಚಿಕ್ಕರೈಲನ್ನು ಕಿತ್ತೊಗೆಯಲು ಸುಯೋಜಿತ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಸಾಗುತ್ತಿವೆಯೆಂಬುದು ದುರ್ದೈವದ ಸಂಗತಿ. ನ್ಯಾರೋಗೇಜಿನ ರೈಲುಗಳು ಕ್ರಮೇಣ ಭಾರತದ ರೈಲು ನಕ್ಷೆಯಿಂದ ಹೋಗಬೇಕಾದವುಗಳೇ. ಆ ರೈಲುಗಳು ಹಿಂದೆ ಸೀಮಿತ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ರಚನೆಗೊಂಡವು. ಈಗ ಆ ರೈಲುಗಳಿಗೆ ವಿಶಾಲ ದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಭಾರತದ ರೈಲು

ಜಾಲದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆಯುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸೇವೆ ಕ್ರಮೇಣ ಉಪೇಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದು ನಷ್ಟದಾಯಕವೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದೆ. ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಸಾರಿಗೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗುವದು ಸಾಮಾನ್ಯವೇ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸುವದು ಸುಲಭವೇ. ರೈಲು ಶಾಖೆಯವರು ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವೆಂದೂ ತೋರಿಸಬಹುದು. ಉಪೇಕ್ಷಿಸಿದರೆ ನಷ್ಟದಾಯಕ ವೆಂದೂ ಸಿದ್ಧಮಾಡಬಹುದು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ, ಇಲ್ಲಿಯ ಚಿಕ್ಕರೈಲು ನಷ್ಟದಾಯಕವೆನಿಸಿದ್ದು ಹಿಂದಿನ ಎರಡು ದಶಕಗಳಿಂದ. ಚಿಕ್ಕರೈಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡದ್ದು ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ. ಕ್ರಮೇಣ ಯಶವಂತಪುರದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು. ಯಶವಂತಪುರ -ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗಳ ಗಾಡಿಗಳು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಾಗ (೧೯೭೯ರಲ್ಲಿ) ರೈಲು ಕಾರುಗಳ ಓಡಾಟದ ಸೂಚನೆ ಬಂತು. ಆಗಿನ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದ ದಿ. ಟಿ.ಎ. ಪೈಯವರು ೪-೬ ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿಯೇ ರೈಲು ಕಾರುಗಳು ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರು. ಮುಂದೆ ಈ ಓಡಾಟ ಯಲಹಂಕ- ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗಳ ಮಧ್ಯಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತಗೊಂಡಿತು. ರೈಲು ನಷ್ಟದಾಯಕವಾಗುವದಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿದ್ದೇ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆಗಳು ಬೆಳೆದದ್ದು ಈ ಚಿಕ್ಕರೈಲಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿಯೇ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದ ನವೀಕರಣವಾಗುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಚಿಕ್ಕ ರೈಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಮುಂದಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಲಿಲ್ಲವೇನೋ! ರಾಜ್ಯಸರಕಾರ ಎಂದಿನಂತೆ ನಿರ್ಲಿಪ್ತತೆ ಯನ್ನು ತೋರಿಸಿತ್ತು. ಚಿಕ್ಕ ರೈಲು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಉಪೇಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಗಾಯಿತು. ಕೆಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ದೈನಂದಿನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳೂ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡವು. ದಿನಕ್ಕೆ ಒಂದೇ ಗಾಡಿ ಓಡುವ ಏರ್ಪಾಟಾಯಿತು.

ಆಗಾಗ ರೈಲು ಓಡಾಟಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರದರ್ಶನಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಚಳುವಳಿಗಳೂ ಆಗುತ್ತಿವೆ. ಆದರೂ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಏನೂ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲದಂತೆ-ಮೂಕ ಪ್ರೇಕ್ಷಕ ರಾಗಿರುವದು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ್ದಾದರೂ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಜನತೆಗೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ್ದೂ ಮಹತ್ವದ ಹೊಣೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಕೇವಲ ಚಳವಳಿಗಳಿಂದ ಬಗೆಹರಿಯುತ್ತದೆಂದು ಭಾವಿಸಬಾರದು. ರೈಲು ಶಾಖೆಯವರು ನಷ್ಟದ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲು ಸಿದ್ಧರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ೫೦% ಭಾಗವನ್ನು ರಾಜ್ಯಸರಕಾರವೂ ವಹಿಸಬೇಕೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಎಂದರೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸುವ ಹೊಣೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ್ದೂ ಭಾಗವಿದೆಯೆಂದರ್ಥ ವಲ್ಲವೇ? ರೈಲನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕುವದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದರೆ ಸಾಲದು.

ಈ ಚಿಕ್ಕ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವ ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇದು ಪ್ರಥಮ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ

ಪರಿವರ್ತಿಸುವದು ತುಂಬ ವೆಚ್ಚದ್ದೆನಿಸಿದರೆ ಮೀ.ಗೇಜಿಗೆ ಬದಲಿಸುವದು ತೀರ ಸುಲಭ. ಎರಡೂವರೆ ಅಡಿ ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಒಂಬತ್ತು ಅಂಗುಲ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಮೀ.ಗೇಜನ್ನಾಗಿಸುವದು ಎಷ್ಟೋ ಸುಲಭ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಐದೂವರೆ ಅಡಿಗಳ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ಬದಲಿಸುವದೆಂದರೆ ನೆಲಗಟ್ಟು-ಹಾಸುಗಳೂ ಸೇತುವೆಗಳೂ ಬದಲಾಗಬೇಕು. ಮೀ.ಗೇಜಿಗೆ ಇಂಥ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಸದ್ಯದ ೨.೫ ಅಡಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೇ ಮೂರನೇ ಕಂಬಿಯನ್ನು ಒಂದು ಗೇಣು ಅಂತರದಲ್ಲಿರಿಸಿ, ಮಿಶ್ರಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಬಹುದು. ಈ ತರಹದ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಮೀ.ಗೇಜಿನ ರೈಲು ಕಾರುಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಓಡಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಮಿಶ್ರಗೇಜಿನ ದಾರಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಯಶವಂತಪುರ-ಭಾಗಶಃ ಯಲಹಂಕದವರೆಗೂ ಇತ್ತೆಂಬುದನ್ನು ನೆನೆಯಬಹುದು. ಮಿಶ್ರಮಾರ್ಗ ಕ್ರಮೇಣ ಮೀ.ಗೇಜಿನದಾಗಬಹುದು. ಇಂಥ ಮಾರ್ಗ ಒಮ್ಮೆಲೆ ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸದಿದ್ದರೂ ರೈಲುಕಾರುಗಳು ನಿರಾತಂಕವಾಗಿ ಓಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಯಲಹಂಕ- ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ-ಬಂಗಾರಪೇಟೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಗಂಟೆಗೊಂದು ರೈಲು-ಕಾರು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಓಡುವಂತಾಗಬಹುದು. ಇಂಥ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ವೆಚ್ಚವೂ ಕಡಿಮೆ. ಪ್ರಯೋಜನ ಹೆಚ್ಚು. ಖಚಿತ ಧೋರಣೆಯಿಂದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಉಸ್ತುವಾರಿ ಕೆಲಸಗಾರರೇ ನಿಗದಿತ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸಬಲ್ಲರು. ಎಂದರೆ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ರೈಲಿನ ಇಂಜಿನಿಯರಿಂಗ್ ಶಾಖೆಯವರಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಸಿದರೆ ಸಾಕು. ಆ ಶಾಖೆಯ ಕೆಲಸಗಾರರು ಬಹಳ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಬೇಗನೆ ಮುಗಿಸಬಲ್ಲರು. ಗಳಿಕೆಯ ವಿಚಾರ ಸಂಚಾರ ಶಾಖೆಯವರಿಗೆ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಇರಲಿ. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರದ ಸಹಕಾರ ದೊರೆತರೆ ರೈಲು ಸೇವೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಚಿಕ್ಕರೈಲಿನ ಪುಟಾಣಿ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಸುವ ಆಸ್ಥೆ ತೋರಿಸಿದಷ್ಟು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲಿನ ಬೆಳೆವಣಿಗೆಗೆ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ!

ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದು ಮಹಾನಗರವೆನಿಸಿದೆ. ಮಹಾನಗರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ದಿಕ್ಕುಗಳಿಂದ ರೈಲುಗಳು ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸೇವೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಈ ರೈಲಿನದೂ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ರೈಲು ಕಾರುಗಳ ಓಡಾಟವೇ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಟ್ರಾಮು ಸಾರಿಗೆಯಂತೆಯೇ ನಿಯಮಿತ-ಆದರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ನಿಲ್ದಾಣಗಳೊಂದಿಗೆ ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ಎರಡು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯದ ಅಂತರ ೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀರದಿದ್ದರೆ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಾಗಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕಾದ ಸಮಯವೂ ಕಡಿಮೆ. ರೈಲು ಕಾರುಗಳಂತಹ ಹಗುರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವದು (Braking) ಒಂದು ಸಮಸ್ಯೆಯಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಎದುರು ಬರುತ್ತಿರುವ ಕಾರುಗಳಿಗೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವ ಸಂದರ್ಭಗಳೂ ಕಡಿಮೆ. ಅಲ್ಲದೆ ರೈಲು ಕಾರುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವದು ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸುವದಕ್ಕಿಂತ ಸುಲಭ. ದಿಕ್ಕನ್ನು ರೈಲು ಕಂಬಿಗಳೇ ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಚಾಲಕನು

ವೇಗವನ್ನು ಮಾತ್ರ ನಿಯಂತ್ರಿಸಬೇಕು. ಇಂಥ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಒಂಟಿ ದಾರಿಯೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಬಲ್ಲದು. ಲಾಭದಾಯಕವೂ ಆಗಬಲ್ಲದು. ಯಲಹಂಕ-ಚಿಂತಾಮಣಿ-ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರದ ದಾರಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆದು ಮುಂದೆ ಮದನಪಲ್ಲಿ ರೋಡಿನ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಧರ್ಮಾವರಂ- ಪಕಾಲಾ ದಾರಿಯನ್ನು ಸೇರಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ತಿರುಪತಿಗೆ ನೇರ ದಾರಿಯೂ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜನರಿಗೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಚಿತ್ತೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ.

ಜೂನ್-೧೯೮೭

೨. ಭಾರತದ ರೈಲು ವಲಯಗಳು

ಭಾರತ ಸ್ವತಂತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರವಾದಾಗ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಬದಲಾವಣೆಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಉಂಟಾಗಿತ್ತು. ಅಸ್ಸಾಂ-ಭಾರತದಿಂದ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೇ ಕಡಿದು ಕೊಂಡಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಮತ್ತೆ ರೈಲಿನಿಂದ ಜೋಡಿಸುವ ಸುಮಾರು ೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀ.ಗೇಜು ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧೯೪೯ರಲ್ಲಿಯೇ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡಿತು. ಪಶ್ಚಿಮದಲ್ಲಿಯ ಕೆಲ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಕ್ಷೇತ್ರ ಮೂಲಕ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಮುಕೆರಿಯಾ-ಪಠಾಣಕೋಟದ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣ ೧೯೪೯ರ ನವೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಯಿತು. ಅದೇ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ದಲ್ಲಿ ಕಾಂಡ್ಲಾ-ದೀಸಾ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ (ಸುಮಾರು ೨೮೦ ಕಿ.ಮೀ) ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡಿತು. ದೇಶ ವಿಭಜನೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರದ ದಿಕ್ಕು ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾಯಿತು.

೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ೪೨ ರೈಲು ಆಡಳಿತಗಳಿದ್ದವು. ೧೯೪೪ರಲ್ಲಿಯೇ ರೈಲು ಕಂಪನಿಗಳೆಲ್ಲ ಸರಕಾರದ ವಶಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದರೂ, ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಆಡಳಿತಗಳು ಇನ್ನೂ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೫೦ರಲ್ಲಿ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಭಾರತದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದಾಗಲೂ ೩೫ ರೈಲು ಆಡಳಿತಗಳಿದ್ದವು. ಸಾಂಗಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೧೧ ಕಿ.ಮೀ. (೭ ಮೈಲಿ) ರೈಲ್ದಾರಿ ಇತ್ತಂತೆ! ವಿವಿಧ ಆಡಳಿತಗಳು ದೇಶದ ರೈಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸೂಕ್ತವಲ್ಲವೆಂದೂ, ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಕೆಲವೇ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸುವಂತೆ ೧೯೫೧-೫೨ರಲ್ಲಿ ಆರು ವಲಯಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಬಂದವು. ಈ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಮಹಾನಗರಗಳೇ ಮಹತ್ವದ ಕೇಂದ್ರಗಳೆನಿಸಿದವು. ಮುಂಬಯಿಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯವಲಯ ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮವಲಯದ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳು ಇರುವಂತಾದದ್ದು ಹಿಂದಿನ ಜಿ.ಐ.ಪಿ. ಮತ್ತು ಬಿ.ಬಿ.ಸಿ.ಐ. ಕಂಪನಿಗಳ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿಯೇ! ಮುಂಬಯಿಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಲಯ ಕಚೇರಿಗಳು ಇರಬಹುದಾದರೆ, ಕಲಕತ್ತದಲ್ಲಿ ಏಕೆ ಬೇಡ ಎಂಬ ವಾದವೂ ಎದ್ದು, ಹಿಂದಿನ ಬಂಗಾಲ-ನಾಗಪುರ ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯ ಭಾಗವೆಲ್ಲ ಇಡಿಯಾಗಿ ಸೌತ್ ಈಸ್ಟರ್ನ್ (ದಕ್ಷಿಣ-ಪೂರ್ವ) ಏಳನೆಯದಾಗಿ ರೂಪ ಪಡೆಯಿತು (೧೯೫೫). ಕಲಕತ್ತದ ಹೂಗ್ಲಿ ನದಿಯ ಪೂರ್ವಭಾಗದಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಇರಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಹಾವರಾ ಸ್ಟೇಶನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಲಯಗಳ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಈಗಲೂ ಕಾಣಬಹುದು.

ಎರಡು ವಲಯಗಳ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿದ ಮುಂಬಯಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಒಂದು ವಿಧದ ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪೈಪೋಟಿಯೂ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಮುಂಬಯಿಯ ಬಲಾರ್ಡಪಿಯರ್ (Ballard Pier) -ಎಂದರೆ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ದೆಹಲಿಗೆ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳು ಪಶ್ಚಿಮ ವಲಯದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈಗ ಆ ಗಾಡಿಗಳು ಮುಂಬಯಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್‌ನಿಂದ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಮದರಾಸು, ದೆಹಲಿ, ಸಿಕಂದ್ರಾಬಾದ್‌ಗಳು ಎರಡು ಗೇಜಿನ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಪಡೆದ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಈಶಾನ್ಯ ಭಾರತದ ರೈಲುಗಳು ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣವಾಗಿದ್ದು, ಕಲಕತ್ತ ಮತ್ತು ಗೋರಖಪುರಗಳ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳಿಂದ ದೂರವಾಗಿರುವ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯದ ಪ್ರದೇಶವಾದದ್ದು ಬೇರೆ ವಲಯವಾಗಿ (೮ನೆಯದು) ಪುನರ್ರಚನೆಯಾಯಿತು. (ಜನವರಿ ೧೯೫೮). ನಾರ್ಥ್‌ಈಸ್ಟ್ ಫ್ರಾಂಟಿಯರ್ ರೇಲ್ವೆ (NEF Rly) ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಮುಖ ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಗಳ ಪ್ರಭಾವವಿದ್ದ ಸೌತ್ ಇಂಡಿಯನ್ ರೈಲು ಪ್ರದೇಶ, ಎಂ.ಎಸ್.ಎಮ್.ಆರ್. ಪ್ರದೇಶ ಅಲ್ಲದೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲು ವಿಭಾಗ ದಕ್ಷಿಣವಲಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಬಂದವು. ನಿಜಾಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲು ಮಾತ್ರ ಮಧ್ಯರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಸಿಕಂದ್ರಾಬಾದದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದ ರೈಲು ವಿಭಾಗ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಲಯ (೯ನೆಯದು) ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಯಿತು (೧೯೬೬). ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶಕ್ಕೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಲಯದ ಬೇಡಿಕೆ ಬಂದಾಗ ರೈಲು ವಲಯಗಳು ಭಾಷಾನುಗುಣವಾಗಿ ರಚಿಸಲಾಗದು ಎಂದು ಖಚಿತವಾಗಿ ಹೇಳಲಾಯಿತು. ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯವಲಯ ರಚನೆಗೊಂಡಾಗಲೂ ಈ ನೀತಿಯನ್ನು ಎತ್ತಿ ಹಿಡಿಯಲಾಯಿತು. ಆದರೂ ಹಿಂದಿನ ನಿಜಾಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳೆಲ್ಲ-ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಇತರ ಬಹುಪಾಲು ರೈಲುಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಸಿಕಂದರಾಬಾದದಲ್ಲಿ ರಚಿತವಾದ ದ.ಮ. ರೈಲುವಲಯ ಆರು ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಪಡೆದಿದೆಯೆಂದು ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ವಲಯಗಳು ಭಾಷೆಗಳಿಗನುಸರಿಸಿ ರಚಿಸಲಾಗುವದಿಲ್ಲ ಎಂಬ ನೀತಿಯೇನೋ ಉದಾತ್ತವಾದದ್ದೇ. ಆದರೆ ಪ್ರತಿವಲಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಧಾನವೆನಿಸುವ ಭಾಗಗಳೂ ಇವೆ. ಉಪೇಕ್ಷಿತ ಭಾಗಗಳೂ ಇವೆ. ದುರ್ದೈವದಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಭಾಗಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಂಚಿ ಹೋಗಿವೆ-ಮೂರೂ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಉಪೇಕ್ಷಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆ. ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ತಿರುಚಿ, ಮದುರೈ ವಿಭಾಗಗಳು ಮೀ.ಗೇಜ್ ಪ್ರಧಾನವಾಗಿದ್ದರೂ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಹಿಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲು ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ದೃಷ್ಟಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ರೂಢಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಉತ್ತರ ಕರಾವಳಿಯ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಒಂದೇ ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿವೆಯೆನ್ನಬಹುದು. ಆದರೂ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಜನರು ಆ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದ.ಮ.

ರೈಲುವಲಯದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಬೇಕೆಂಬ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮುಂದೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದಷ್ಟು ತಮ್ಮ ವಲಯದಲ್ಲಿ (ದ.ಮ. ವಲಯ) ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರಾಧಾನ್ಯವುಳ್ಳ ಮಧ್ಯ ರೈಲು ವಲಯದವರು ಇಂಥ ನೀತಿಯನ್ನು ಪುಷ್ಟೀಕರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ದ.ಮ. ರೈಲಿನಿಂದ ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದೂ, ಗುಂತಕಲ್ಲು ವಿಭಾಗ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನಿಂದ ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪಡೆದದ್ದು ಇಂಥ ವಿಚಾರ ಪ್ರಣಾಲಿಯಿಂದಲೇ. ಈ ಪ್ರಣಾಲಿ ಕಾಣದಿದ್ದುದು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ! ಇತರರ ಪ್ರಯತ್ನಗಳಿಂದ ಪರೋಕ್ಷ-ವಿಪರೀತ-ಪರಿಣಾಮ ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತಿದೆ!! ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಭಾವವೂ ಕಡಿಮೆಯೇ. ಎಂತಲೇ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹಿತವೂ ಕಡೆಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ರೈಲು ಜಾಗೃತಿ ಇಲ್ಲದ ಈ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯೂ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಎರಡು ರೈಲು ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಹೊಸ ವಲಯಗಳ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಈ ನಗರಗಳು ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ.

ಪಶ್ಚಿಮ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ವಲಯಗಳ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಗುಜರಾತ್-ರಾಜಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿ ಹಬ್ಬಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಿಂದಲೇ ಪಾಕಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರಯತ್ನ ಸಾಗಿದೆ (ಖೋಕ್ರಾಪಾರ-ಮುನ್ನಾಬಾವ್). ಈ ಮೀ.ಗೇಜು ಪ್ರಧಾನ ಪ್ರದೇಶದ್ದೇ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲುವಲಯ ಬೇಡಿಕೆ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಬಲ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜ್ ರೈಲು ಸೇವೆ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ "ರೈಲುಗಳ ಮೇಲೆ ಅರಮನೆ" (Palace on Rails) ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದ ಸೇವೆ ಇತ್ತು. ಈ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ರೈಲಿನ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಭಾರತದಂಥ ದೊಡ್ಡ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಬ್ರಾ.ಗೇ.ಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವದು ಸುಲಭ ಸಾಧ್ಯವಲ್ಲ. ಕೆಲ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಿತವ್ಯಯದ್ದೂ ಅಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗೇಜುಗಳು ಅನಿವಾರ್ಯ. ಉಗಿಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ರೈಲು ಸೇವೆ, ಇಂದು ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ರೈಲು ಪದ್ಧತಿ ಎಷ್ಟೋ ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪರಿವರ್ತನೆಯೊಂದೇ ಸುಧಾರಣೆಯೆಂದು ಭಾವಿಸಬಾರದು. ರೈಲು ನಮ್ಮ ದೇಶದ ದೊಡ್ಡ ಸಂಪತ್ತು. ಅದನ್ನು ಹಿತವಾಗಿ ನವೀಕರಿಸಿ-ಸುಖ ಪ್ರವಾಸದ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ರೈಲು ವಲಯಗಳು ಭಾರತದ ಐಕ್ಯಕ್ಕೆ ಬಲಕೊಡುವಂತೆ ರೈಲು ಸಾಗಾಟಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಭಾರತದ ಎಲ್ಲ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ವೈಶಿಷ್ಟಗಳಿವೆ-ವೈವಿಧ್ಯಗಳಿವೆ. ಈ ಅನೇಕತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಏಕತೆಯಿದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಸಂಪತ್ತುಗಳ ಸದ್ವಿನಿಯೋಗ-ಸಾರ್ವತ್ರಿಕ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವಂತೆ ರೈಲುಗಳ ವಿಕಾಸವಾಗಬೇಕು. ರೈಲು

ವಲಯಗಳು ಕೆಲವೇ ಮಹಾನಗರಗಳಿಗೆ ಅಂಟಿಕೊಂಡು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಅವೇ ನಗರಗಳ ಸುತ್ತ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಬಾರದು.

ಬೆಂಗಳೂರಿಗೊಂದು ವಲಯ ಕಚೇರಿಯ ಬೇಡಿಕೆಯೂ ಕೆಲ ಸಲ ಕೇಳಿ ಬಂದದ್ದುಂಟು. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆಸುವ ಉದ್ದೇಶವೇ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರಬಾರದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯೂ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಉಪೇಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು ಅವುಗಳ ಸಮೃದ್ಧ ಬೆಳವಣಿಗೆಯೇ ಮುಖ್ಯ ಗುರಿಯಾಗಬೇಕು. ಗೋವಾದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಶೊರನೂರುವರೆಗೂ ಮತ್ತು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ-ತಿರುಪತಿ-ಹಾಗೆಯೇ ಜೋಲಾರಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಒಂದು ವಲಯ ರಚನೆಯಾಗಬಹುದು. ಇದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೪೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಸೇರುವವು. ಅಲ್ಲದೆ ೧೦೦೦ ಕಿ.ಮೀನಷ್ಟು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿದರೆ ೧೫-೨೦ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೫೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಗಳ ಗುರಿಯನ್ನಿರಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ವಲಯಗಳು ಅತಿ ದೊಡ್ಡವೂ ಎನಿಸಬಾರದು-ಅತಿ ಚಿಕ್ಕವೂ ಆಗಬಾರದು. ಸದ್ಯದ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮ ರೈಲು ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ರೈಲು ವಲಯಗಳು ಅತಿ ದೊಡ್ಡವು. ೧೦೨೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ೧೦೯೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಎರಡೂ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ-ಒಟ್ಟು ೯ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಇವೆ. ಭಾರತದ ಒಟ್ಟು ೬೦-೬೫ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಒಂದೊಂದು ವಲಯಕ್ಕೆ ೫೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸರಾಸರಿಯಂತೆ ೧೦-೧೨ ವಲಯಗಳಿಗಿಂತ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಬಾರದು.

ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದು ಚ.ಕಿ.ಮೀಗೆ ಕೇವಲ ಒಂದು ನೂರು. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ನೂರು ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೨ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದು ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಇನ್ನೂರು. ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಕೇವಲ ೧.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಎಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೧೯ನೇ-೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಾಣದಿದ್ದವರು ಹೆಚ್ಚು. ರಾಜಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ರಾಜರುಗಳು ರೈಲುಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಜರುಗಳು ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆಸಲಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರಧಾನವಾದರೆ ಅಲಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವುದೇ ಮುಖ್ಯ ಗುರಿಯಾಗಬೇಕು. ಸುಮಾರು ೧೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕರಾವಳಿ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಗೇಜು ಮುಖ್ಯವಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹುಭಾಗ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶ. ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಗೇ ಹಣ ಬೇಡುವ ವಲಯವೆನಿಸದೆ, ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನ ಪರ ರೈಲು ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಇದ್ದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಬೆಳೆಸಿ-ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಆ ಲಾಭದಿಂದಲೇ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿ-ಇಡೀ ವಲಯ ಹೆಚ್ಚು ಸಮರ್ಥರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಊರ್ಜಿತಗೊಳ್ಳುವಂತಾಗಬೇಕು.

ಆಗಸ್ಟ್-೧೯೮೭

೩. 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಕಥೆ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೆಸರುಗಳಿಗೂ ಒಂದು ಕಥೆ ಇರುತ್ತದೆ. ವಿಳಂಬವೂ ಇರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಂಬ ಹೆಸರು. ೧೭ ವರ್ಷ ತಡವಾಗಿ ಬಂದ ಕಥೆಯಂತೂ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದ್ದದ್ದೇ. ಈ ಸಲದ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಲನದಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿಯ ಕಥೆಯನ್ನು ಹೇಳಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೈಲು ವಲಯ ಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ಗೊತ್ತುವಳಿಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಹೆಸರು ಬಂದ ಕಥೆಯೂ ಕನ್ನಡಿಗರ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವಾದ ಔದಾಸೀನ್ಯವನ್ನೂ ತೋರುತ್ತಿದೆ. ಆ ಹೆಸರಿನ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲ ಕನ್ನಡಿಗರಲ್ಲಿ ಉಪೇಕ್ಷೆಯ ಭಾವನೆಯೂ ತುಂಬಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ರೈಲಿಗೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಾನವೇ ಇಲ್ಲ. 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ಗಾಡಿಯೊಂದು ಓಡಬಹುದೆಂದು ನಮ್ಮ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತೋರಿದ್ದೂ ಹದಿನೈದು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಮಾತ್ರ. ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಆ ನಾಮಕರಣವಾದ ಮೇಲೆಯೇ! ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ "ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್" ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದಾಗ ಆ ಗಾಡಿಗೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ 'ಡೆಕ್ಕನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜ್ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವೂ ಹಿಂದೆ ಡೆಕ್ಕನ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಎಂತಲೇ ಆ ಹೆಸರಿನ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಪತ್ರಿಕೆಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಇದ್ದವು. ಈಗಲೂ ಇವೆ. ಸಿಕಂದರಾಬಾದದಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಭಾರತದ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣವೆಂದರೆ ತಮಿಳುನಾಡು ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಬೆಳೆದಿದ್ದರೂ, ಡೆಕ್ಕನ್ ಕ್ವೀನ್ ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆಗಳ ಮಧ್ಯದ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಗಾಡಿಯೆನಿಸಿದೆ. ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗೆ 'ಡೆಕ್ಕನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಎಂಬ ಹೆಸರು ಅದೇ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಬಂತು ಎನ್ನಬಹುದು. ಸುಮಾರು ೨೪ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿದ್ದ ಈ ಗಾಡಿ ಈ ಭಾಗದ ಅತಿವೇಗದ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿ ಎನಿಸಿತ್ತು. ಪುಣೆ-ಮಿರಜಿ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದ ಮೇಲೆ- ಈ ವೇಗದ ಗಾಡಿ ದೂರವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು. ಮುಂದೆ ಕೆಲ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಆ ಹೆಸರನ್ನೂ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು. 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಬಂತಾದರೂ ಕ್ರಮೇಣ ವೇಗವನ್ನೂ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು.

೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿ ಮಧ್ಯದ ಒಂದು ನೇರ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್

ಎಂಬ ಹೆಸರು ಸೂಚಿತವಾದಾಗ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ ಮಾರ್ಗದ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ತನ್ನ ಹೆಸರನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಕೊಡಬೇಕಾಯಿತು. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೀಗೆ ಹೆಸರು ಬದಲಾದದ್ದು ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದರೆ ಹಳೆಗಾಡಿಗಳ ಹೆಸರನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿರುವದೂ ಕಡಿಮೆ. ಕೆಲಕಾಲ ಡೆಕ್ಕನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದಿದ್ದು ಇಂದು ಕಿತ್ತೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಈಗ 'ಕಿತ್ತೂರು ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮ' ಎಂಬ ಹೆಸರು ಉದ್ಭವಾಯಿತೇನೋ! ಈಗ ಆರ್‌ಸಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಆಗಿದೆ.

ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಸರು ಕೊಡುವಾಗ ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಭಾವನೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡುವವೂ ಒಂದು ಪದ್ಧತಿಯಾಗಿದೆ. ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ- ಅಹಮದಾಬಾದ್‌ಗೆ ಹೋಗಿಬರುವ ಗಾಡಿ ಗುಜರಾತ್ ಮೇಲ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡದ್ದು ೫೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗ ಯಾವಾಗಲೂ ಅಂತಹ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿರಲಿಲ್ಲವೇನೋ! ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ನದಿಗಳ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳೂ ಇವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಹೆಸರುಗಳು ಬರುತ್ತಿರುವದು ತೀರ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ. ಗುಜರಾತ್ ಮೇಲೆ ಇದ್ದಾಗಲೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೇಲ್ ಎನಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಗಾಡಿ-ದಕ್ಷಿಣ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರವೆನಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ನಾಡಿಗೆ ಬರುವಂತಿರಲಿಲ್ಲವೇನೋ!!

ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಹೆಸರನ್ನು ಪಡೆದ ಗಾಡಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಕೇರಳ-ಕರ್ನಾಟಕ ಹೆಸರನ್ನು ಪಡೆದು- ಕೆ.ಕೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಚುಟುಕ ಹೆಸರನ್ನೂ ಗಳಿಸಿತ್ತು. ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಮಾತ್ರ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ರಾಜಧಾನಿ ಮೂಲಕ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ಈ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಂಗಳೂರಿನವರಲ್ಲಿ ಉತ್ಸಾಹವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿದವು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ದಿನ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಆದರೆ ಈ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ಸೌಕರ್ಯ ಕೆ.ಕೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ದೊರಕಿತು-ಕರ್ನಾಟಕದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ದೊರೆತ ಸೌಕರ್ಯ ವಿಶಿಷ್ಟ ರೀತಿಯದು. ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ದಿನ ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಗುಡೂರು ವಿಜಯವಾಡ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ. ಒಂದು ದಿನ ಮಾತ್ರ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ವಾಡಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಯಿತು. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಲ್ಲಿ ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗದ ಬೋಗಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಇದ್ದವು. ಇದು ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಾದರಿಯದು. ಈ ಗಾಡಿಗೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೆಸರು ಕೊಟ್ಟು-ದಿನವೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಿಸುವಂತೆ ಸಾಧಿಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡರು—ಆಗಿನ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು!

ಈ ಮೂರು ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮೂಲಕದ ಮಾರ್ಗವೇ ಸಮೀಪದ್ದು.

ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡ ಗಾಡಿ ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿರುವದು ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಿನ ಮಾತ್ರ. ಮೂರೂ ಮಾರ್ಗಗಳ ದೂರ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಸಮಾನವಾಗಿಯೆಂದೂ ಕೆಲವರು ಹೇಳಬಹುದು. ೨೪೭೭, ೨೪೯೪, ೨೪೬೪ ಕಿ.ಮೀಗಳಲ್ಲಿ ಸಮೀಪದ್ದೆಂದು ಆರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂಥ ಅಂಶಗಳು ಇಲ್ಲವೆನಿಸಿದರೂ, ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿದ ಕಲಬುರ್ಗಿ, ಗಡಿನಾಡಿನ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಎಲ್ಲ ಮಹಾನಗರಿಗಳಿಗೆ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣವೆಂದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿಯೇ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮದರಾಸು-ಮುಂಬಯಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿದೆ. ಅಹಮದಾಬಾದ್-ಮದರಾಸು ಮತ್ತು ಅಹಮದಾಬಾದ್-ತಿರುವನಂತಪುರ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ- ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣವೇ ಸರಿ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಎರಡೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಮೀರಿದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಒಂದು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಪಡೆದ ನಗರ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಪ್ರಥಮ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ ಪಡೆದ ನಗರವೂ ಹೌದು. ಅದರಂತೆ ಗಡಿನಾಡಿನ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವೂ ಆರು ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯ ನಗರವಾಗಿದೆ. ಈ ನಗರಗಳಿಗೆ ದೆಹಲಿ- ಬೆಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಗಳು ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಿನವಲ್ಲ, ಪ್ರತಿದಿನ ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು. ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ವಿಜಯವಾಡಾ ಮೂಲಕ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಾರದೆಂದಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಇದ್ದರೂ ಸ್ವಾಗತವೇ. ಆ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಲ್ಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಲಿ. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು- ವಾಡಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಬೇಕಾದದ್ದು ಸಮಂಜಸ.

ಕರ್ನಾಟಕದವರು ಸುಪ್ತ ಜನಾಂಗವಲ್ಲ; ತಡವಾಗಿಯಾದರೂ ಜಾಗೃತರಾದವರು. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೆಸರಿನ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಮೂರು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಓಡುವದನ್ನು ಆಕ್ಷೇಪಿಸಬೇಕು. 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಹೆಸರಿನೊಂದಿಗೆ ರೈಲಿನವರು ನಡೆಸಿದ ಚೆಲ್ಲಾಟವನ್ನೂ ಆಕ್ಷೇಪಿಸಬೇಕು. ಈ ತ್ರಿವಿಧದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದ ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡಲು ಪತ್ರಿಕೆಯವರೂ ತೊಳಲಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳ ಹೆಸರುಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಬಳಸಲ್ಪಡಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳು ಬ್ಯಾಂಗಲೋರ್, ಹೂಬ್ಲಿ, ಗುಲಬರ್ಗಾಗಳೆನಿಸಬಾರದು. ಕನ್ನಡದ ಉಚ್ಚಾರದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇಂಗ್ಲಿಷ್-ಹಿಂದೀ ಅಕ್ಷರಗಳಲ್ಲಿ ಬರೆಯಲ್ಪಡಬೇಕು-ಬಳಸಲ್ಪಡಬೇಕು.

ಕಲಬುರ್ಗಿಯ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಲನ (೧೯೮೭) ಕರ್ನಾಟಕದ ಸ್ವಾಭಿಮಾನವನ್ನು ಎತ್ತಿ ತೋರುವ ಕೆಲ ಗೊತ್ತುವಳಿಗಳನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಿದೆ. "ಕಲಬುರ್ಗಿ" ಹೆಸರಿನ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸಿದೆ. ಇವುಗಳು ರೈಲಿನವರಿಗೇ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಅನ್ವಯಿಸಬೇಕು. ಗುಜರಾತದ ಬಡೋದಾ, ವಡೋದರಾ ಎನಿಸಿದಂತೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಪೂನಾ-

ಪುಣೆಯಾದಂತೆ, ಬೊಂಬೇ-ಮುಂಬಯಿಯಾದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಕಲಬುರ್ಗಿ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಒಂದೆರಡು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದವರು ಯಾವಾಗಲೂ. ಉದಾಸೀನರು. ರೈಲಿನವರೂ ಹಾಗೇ ಭಾವಿಸಿದ್ದರೆ ತಪ್ಪೇನು? ರೈಲಿನವರು ಈಗಲಾದರೂ ಈ ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲಿ. ಕಲಬುರ್ಗಿಯಲ್ಲಿ ಜಾಗ್ರತ ಕರ್ನಾಟಕದ ಗಾಳಿ ಬೀಸುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಸದ್ಭಾವನೆಯ ಗಾಡಿ ಇನ್ನೂ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವಂತಿದೆ, ರೈಲುಶಾಖೆಯವರು ಇದನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೇ ನಿತ್ಯ ಓಡುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಿ.

ಅಕ್ಟೋಬರ್-೧೯೮೮

೪. ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ದಾರಿ

ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ದೆಹಲಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದಿನವೂ ಓಡುವವಂತೆ! ಬಹುದಿನಗಳ ಬೇಡಿಕೆಯೊಂದು ಪೂರೈಸಲ್ಪಡುತ್ತಿದೆಯೆನ್ನಬಹುದು. ಆದರೆ ಈ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಧಾರಿ ಯಾವುದು ಎಂದು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಹರಿದಾಸರು 'ದಾರಿ ಯಾವುದಯ್ಯ ವೈಕುಂಠಕೆ' ಎಂದು ಹಾಡಿದರಲ್ಲವೇ? ಇಂದು ದಾರಿ ಯಾವುದಯ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಕೆಲವು ದಿನ ಧರ್ಮಾವರಂ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವವಂತೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲ ದಿನ ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಗುಡೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೋಗುವವಂತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗೆ ಸದ್ಯ ಮೂರು ದಾರಿಗಳನ್ನು ನಾವು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಮೂರೂ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ದಾರಿಗಳೇ, (೧) ಬೆಂಗಳೂರು-ಧರ್ಮಾವರಂ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ವಾಡಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಕಾಜಿಪೇಟ್-ನಾಗಪುರ-ಇಟಾರಸೀ-ದೆಹಲಿ ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೨೪೭೭ ಕಿ.ಮೀ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩೨೦ ಕಿ.ಮೀ.. (೨) ಬೆಂಗಳೂರು ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಗುಡೂರು-ವಿಜಯವಾಡಾ-ನಾಗಪುರ-ಇಟ್ಟಾರಶಿ- ದೆಹಲಿ ಮಾರ್ಗ ೨೪೯೪ ಕಿ.ಮೀ. ಕರ್ನಾಟಕದ್ದು ಸುಮಾರು ೬೦ ಕಿ.ಮೀ. (೩) ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ವಾಡಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ದೊಂಡ್-ಮನಮಾಡ-ಭುಸಾವಳ-ಇಟಾರಸಿ- ದೆಹಲಿಯ ದಾರಿ ೨೪೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಕರ್ನಾಟಕದ್ದು ಸುಮಾರು ೪೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ಮೂರು ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ದೂರದ್ದು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕದ್ದು. ಸೋಜಿಗದ ಮಾತೆಂದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡೇ ದಿನಗಳ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಈ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ದಾರಿಯನ್ನೇ ಅನುಸರಿಸಿತು. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳ ಓಡಾಟವೂ ಹೆಚ್ಚಾದ್ದರಿಂದ ಅದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಓಡಾಟ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲವೇನೋ! ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನೇ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿ ಆಂಧ್ರ-ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಓಡಿಸುವ ಸೂಚನೆಯೂ ಬಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದವರಿಗೆ ಈ ಸೂಚನೆ ಸರಿಕಾಣಲಿಲ್ಲವಂತೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ಇನ್ನೊಂದು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಎಂದರೆ ಕೆಲದಿನ ಗಾಡಿಗಳು

ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಗುಡೂರು-ವಿಜಯವಾಡ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳ ಬೇಕಾಯಿತು.

ಮೊದಲಿನ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಓಡಾಟದಿಂದ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್‌ನವರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಲಭ್ಯವಾಗಿದ್ದವು. ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹಿಂದುಪುರ-ಧರ್ಮಾವರಂ ಗುಂತಕಲ್ಲು, ಆದವಾನಿ-ರಾಯಚೂರು-ವಿಕಾರಾಬಾದಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಈ ಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣ ಬಿಟ್ಟರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದೇ ನಿಲ್ದಾಣ 'ರಾಯಚೂರಿಗೆ ಇದರ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ದೊರಕುತ್ತವೆ. ಉಳಿದವುಗಳೆಲ್ಲ ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಾದರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಗಡಿಗೆ ಹೊಂದಿದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಾಗಿವೆ. ಎರಡನೆಯ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ನಿಲುಗಡೆಗಳು. ಉಳಿದವುಗಳೆಲ್ಲ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹೊರಗಿನವೇ! ಈ ಎರಡೂ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಹೊರನಾಡಿನ ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶದ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯಸಮಯದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನೂ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಮತ್ತು ದೆಹಲಿಗೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಪ್ರಯೋಜನ ಕೊಡುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಯೋಜನ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಇದ್ದರೂ ತುಂಬ ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾದದ್ದು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ್ದು. ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಈ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಿದೆಯಂತೆ! ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದದ್ದೇ. ಆದರೆ ಇಂಥ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ?

ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯ ದಾರಿಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ದೆಹಲಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಿದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತವೆ. ರಾಜ್ಯದ ಎರಡು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮುಖ್ಯ ನಗರಗಳಿಗೆ (ರಾಯಚೂರು, ಕಲಬುರ್ಗಿ) ಸಂಪರ್ಕ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಗುಂತಕಲ್ಲು, ಆದವಾನಿಗಳೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಂಚಿನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು. ಅದರಂತೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಿಜಾಪುರ-ಗದಗಗಳಿಗೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುವ ಕೂಡುನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಿಂದ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗಿನ ೩೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೂರು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಈ ದಾರಿಯು ಕರ್ನಾಟಕದ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಪರ್ಕ ಉಳ್ಳದ್ದಾಗಿದೆ.

ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ವಲಯದವರು ವಾಡಿ ಉತ್ತರದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು

ಕರ್ನಾಟಕದ್ದೆಂದು ಗಣಿಸುವಂತೆ ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಭಾವ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿರುವದನ್ನು ಅವರು ಗಮನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಮಾತ್ರಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಹೊರತಾದವುಗಳೆಂದು ಎನಿಸಬಾರದು. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳು ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಸೌಕರ್ಯದ ಮಹತ್ವದ ನಗರಗಳು. ಇವುಗಳಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ, ದೆಹಲಿಯ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳೂ ಬೆಳೆದಷ್ಟೂ ಯೋಗ್ಯವೇ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ಸಾಹ, ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ಆಶ್ಚರ್ಯಕರ.

ಹುಟಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಮೂಲಕ ಯೋಗ್ಯ ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸ್ಥಳಾವಕಾಶಗಳು ದೊರಕಿದರೆ, ಮಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ- ಬಿಜಾಪುರಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ದೆಹಲಿಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯಬಲ್ಲರು. ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ- ದೆಹಲಿಯ ದೂರ ೨೬೦೪ಕಿ.ಮೀ. ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮುಂದೆ ದೆಹಲಿಯ ದೂರ ೨೫೩೬ ಆಗುತ್ತದೆ. ಮಂಗಳೂರು-ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಗುಡೂರು-ವಿಜಯವಾಡ-ದೆಹಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಮಾರು ೩೦೩೬ಕಿ.ಮೀ. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ -ದೆಹಲಿಯ ದೂರ ೨೬೦೫ ಕಿ.ಮೀ ಆಗುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು ೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯ. ಮಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಯೋಗ್ಯ ವೇಗದ ಗಾಡಿ ಓಡಿದರೆ ಇದೊಂದು ಮಹತ್ವದ ರೈಲುಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎನಿಸೀತು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪುಟ ದೊರಕೀತು. ಬಿಜಾಪುರ, ಬಾದಾಮಿ-ಬೇಲೂರು, ಹಾಸನ, ಮೈಸೂರು ಮೊದಲಾದವುಗಳ ಆಕರ್ಷಣೆ ಉತ್ತರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚೀತು.

ಇಲ್ಲಿಯ ಮಿ.ಗೇ. ಪ್ರಯಾಣವೆಂದು ಉಪೇಕ್ಷಿಸಬೇಕಿಲ್ಲ. ಇಡೀ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ, ಸೂಕ್ತ ಜೋಡಣೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಶ್ಚಯವಾಗಿಯೂ ಅವುಗಳ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ. 'ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಎಂಬ ಹೆಸರಿನ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೂ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆಂದು ಬರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿ ಮತ್ತು ಪ್ರಿಯಗಾಡಿ ಎನಿಸಬೇಕಾದರೆ, ಉಪಯುಕ್ತತೆ ಬೆಳೆಯುವಂತಹ ಕ್ರಮಗಳು ಅವಶ್ಯ. ವೈಕುಂಠಕ್ಕೆ ಭಕ್ತಿಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೋರಿಸಿದ 'ಪಾವನೆಯರಾ ಕೃಷ್ಣೆ-ಭೀಮೆ'ಯರ ಈ ತಾಯ್ನಾಡು ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಸೂಕ್ತ ದಾರಿಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದು ಚುರುಕು ಬುದ್ಧಿಯ ರೈಲಿನವರಿಗೆ ನಿಲುಕದಂತಹ ಮಾತಲ್ಲವಲ್ಲ!

ದಾಸರ ಧಾಟಿಯಲ್ಲಿಯೇ ನಾವು ಈಗ ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಯಾವ ದಾರಿ ಹಿತವಹುದು ಈ ಮೂರರೊಳಗೆ ಎಂದು!

ಡಿಸೆಂಬರ್-೧೯೮೭

೫. ಕುಗ್ಗುತ್ತಿರುವ ಪುಣೆಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧ

ಕರ್ನಾಟಕ-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸಂಬಂಧದ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವಿವರವಾಗಿ ಶ್ರೀ ಪಾಟೀಲ ಪುಟ್ಟಪ್ಪನವರು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಪುಣೆಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಸ್ವಾರಸ್ಯಕರವಾಗಿ ಹೇಳಬಹುದು. ಸುಮಾರು ೧೦-೧೨ ದಶಕಗಳ ಆ ಸಂಬಂಧ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕುಗ್ಗುತ್ತಿದೆ, ಕ್ಷೀಣಿಸುತ್ತಿದೆ.

ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷ್‌ರ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಪುಣೆ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳು ಸೇನಾಪಡೆಯ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದ ಕೇಂದ್ರಗಳೆನಿಸಿದ್ದವು. ಈಗಲೂ ರಕ್ಷಣಾ ಪಡೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸ್ಥಾನಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ಕೇಂದ್ರಗಳ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವೂ ಸೇನಾಪಡೆಗೆ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಪುಣೆ ದಕ್ಷಿಣದ 'ರಾಣಿ' ಎನಿಸಿತ್ತು. ಎಂತಲೇ ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆ ಮಧ್ಯದ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ವಿದ್ಯುತ್‌ಗಾಡಿಗೆ 'ಡೆಕ್ಕನ್ ಕ್ವೀನ್' ಎಂಬ ಹೆಸರು ಬಂತು. ಪುಣೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಿತ್ತು. ಹಿಂದೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮೂಲಕದ ದಾರಿ ಸುಮಾರು ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಮೀಪದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೂ ಪುಣೆ-ಬೆಳಗಾವಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಹರಿಹರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವೇ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿತ್ತು. ಇಡೀ ಪ್ರಯಾಣ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದ್ದುದಲ್ಲದೆ-ಈ ಮಾರ್ಗದ ಹಿತಕರ ಹವಾಮಾನವೂ ಈ ಜನಪ್ರಿಯತೆಗೆ ಕಾರಣಗಳೆನಿಸಿದ್ದವು. ಈ ಜನಪ್ರಿಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧ ಈಗ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪುಣೆ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದ ಕನ್ನಡ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಉತ್ಸಾಹದ ಓಡಾಟ ಈಗ ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ.

ಮಿರಜ್-ಪುಣೆ ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಪುಣೆಯ ರೈಲುಸಂಬಂಧ ಬೆಳಗಾವಿ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಜನರಿಗೆ ದೂರದ್ದೆನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಪುಣೆಯಿಂದ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೮ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಟ ಗಾಡಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯನ್ನು ರಾತ್ರಿ ೮ ಗಂಟೆಗೆ ತಲುಪಿ ಮರುದಿನ ಬೆಳಗಿನ ೮ ಗಂಟೆಯೊಳಗೇ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಸೇರುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂದು ಕೂಡ ಇಂತಹ ಗಾಡಿಯ ಸೌಕರ್ಯವಿದೆ. ಆದರೆ ಪುಣೆಯನ್ನು ಸುಮಾರು ೨ ಗಂಟೆ ಮೊದಲೇ (ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೬ ಗಂಟೆಗೆ) ಬಿಟ್ಟ ಗಾಡಿ-ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ೮ ಗಂಟೆಗೆ ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯ ಸುಮಾರು ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ಮತ್ತು ಮಿರಜೆಯಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಬದಲಿಸುವ ತೊಂದರೆಯೂ ಉಂಟಾಗಿದೆ.

ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಆ ಮಾರ್ಗದ ದೂರ ೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಾಯಿತಾದರೂ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿದ್ದು ಕೂಡ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲು ಸಂಬಂಧಕ್ಕೆ ಬಾಧೆಯನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡಿದೆ. ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಈಗ ಮುಂಬಯಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ವೇಗದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆಯಾದರೂ ಈ ಗಾಡಿ ಪುಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ತುಂಬ ಅನಾನುಕೂಲದ್ದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನ ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ರಾತ್ರಿಯ ಅಪವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪುಣೆ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು- ಮುಂಬಯಿ ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಪುಣೆಯನ್ನು ಅವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಮುಟ್ಟುವ ಗಾಡಿಗಳಾಗಿವೆ. ಪುಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನಾನುಕೂಲತೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಿವೆ.

ಮಿರಜಿ-ಪುಣೆ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಪುಣೆಯ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಂತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ಹಣ ವೆಚ್ಚ ಮಾಡಿ ರಚಿಸಿದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು-ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಹೊಸಮಾರ್ಗವೇ ಆಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮತ್ತು ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಜೊತೆ ಜೊತೆಯಾಗಿಯೇ ಇರಬಹುದಾಗಿತ್ತಲ್ಲ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಗುಂಟೂರು- ವಿಜಯವಾಡಾ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬಂದರೂ ಮೂಲ ಮೀ.ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳು ಜೊತೆಯಾಗಿಯೇ ಉಳಿದವು. ಪುಣೆ-ಮಿರಜಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಹಳೆಮಾರ್ಗದ ಸೇತುವೆಗಳು ಗುಡ್ಡ ಕೊರೆದ ಭಾಗಗಳು ಭಗ್ನಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಯಿತು-ಇಲ್ಲವೆ ತ್ಯಜಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಪುಣೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ನೇರಪ್ರಯಾಣ ಮತ್ತು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರಯಾಣಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಬಾಧೆ ಬಂತು! ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ಮುಂಬಯಿ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದೆ, ಆದರೆ ಪುಣೆಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಕೊರಗಿಸಿದೆಯಲ್ಲವೇ?

ಪುಣೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ಮಧ್ಯಾಹ್ನದ ಒಂದು ಗಂಟೆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊರಟು ೨೭-೨೮ ಗಂಟೆಗಳ ಪ್ರಯಾಣದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಮುಟ್ಟುವ ಮೀ.ಗೇ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇತ್ತು.. ಈ ಗಾಡಿ ಮಿರ್ಜಿಯನ್ನು ಸಾಯಂಕಾಲ ೮ ಗಂಟೆಗೆ-ಮರುದಿನ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೫ ಗಂಟೆಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸೇರುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗಲೂ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೬ ಗಂಟೆಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರಿನತ್ತ ಹೋಗುವ ಗೋಲಗುಮ್ಮಟ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇದೆ. ಆದರೆ ಇದು ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಿಂದಿನ ವೇಗದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಈಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇ ಮತ್ತು ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಜೋಡಣೆ ಗಾಡಿಗಳು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸದ್ಯ ಆರಕ್ಷಣೆಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿವೆ-ಪುಣೆಯ ಪ್ರಯಾಣ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲದ್ದೆನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸಹ್ಯಾದ್ರಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯಗಳು ಪುಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗಿವೆಯಾದರೂ ಆ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಮಿರಜೆಯಲ್ಲಿ ಜೋಡಣೆ

ಕೊಡುವ ಯೋಗ್ಯ ಗಾಡಿಗಳಿಲ್ಲ. ಮಿರಜಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಕಾಯಬೇಕು. ರೈಲಿನವರು ಪುಣೆಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಿದ್ದರೂ -ಅದಕ್ಕೊಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಹತ್ವವಿದೆ. ದಕ್ಷಿಣದ ಸಿಕಂದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಸಿಕ್ಕಬೇಕಾದಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ನಗರ. ಇಂಥ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಎರಡೂ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ದೊರಕಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿಯ ನೆರಳಿನಲ್ಲಿ ಪುಣೆಯ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಯವಾಗಬಾರದು, ಗೌಣವೆನಿಸಬಾರದು. ಪುಣೆ-ಮದರಾಸು ರೈಲಿಗೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. 'ಡೆಕ್ಕನ್ ಕ್ವೀನ್' ಎನಿಸಿದ ಪುಣೆ ಈಗ ಮೀ.ಗೇಜ್ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ದಕ್ಷಿಣದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಮದರಾಸುಗಳು ಎರಡೂ ಗೇಜ್‌ನ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದ ನಗರಗಳಾಗಿವೆ.

ಪುಣೆಯಿಂದ ದೆಹಲಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಜಮ್ಮು ತಾವಿಗೆ ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತಿರುವಂತೆ ಭಾರತದ ಇತರ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೂ-ದಿಕ್ಕು ದಿಕ್ಕುಗಳಿಗೂ ಓಡುವ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಪುಣೆ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಭುವನೇಶ್ವರ-ಹಾವರಾ (ಕಲಕತ್ತ) ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬೇಕು. ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಕೊಟ್ಟಿಗೂ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬೇಕು. (ಈಗ ಪುಣೆಯಿಂದ-ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ-ಕಂಕನಾಡಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಎರ್ನಾಕುಲಂವರೆಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ-ಗಾಡಿಗಳು ಇವೆ) 'ಡೆಕ್ಕನ್' ಎನಿಸಿದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನದಿ ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ಪಡೆದ ಗಾಡಿಗಳು ದೂರದೂರದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಗೆ- 'ಭೀಮಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್'ಎಂಬ ಹೆಸರು ಸಮರ್ಪಕವೆನಿಸೀತು. ಮೂರು ರೈಲು ವಲಯಗಳ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಯೋಜಿಸಿ ಈ ಡೆಕ್ಕನ್‌ದಲ್ಲಿ ಸ್ನೇಹ ಸೌಹಾರ್ದಗಳನ್ನು ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನೂ ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದಿಂದ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತವೆ. ಪುಣೆಯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಮುಂಬಯಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಒಂದು ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣ ವೆನಿಸದೆ, ಭಾರತದ ಇತರ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಮಹತ್ವದ ಕೂಡುನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಬೇಕು. ಪುಣೆಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿ ಯಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಜಾತಿ-ಮತ-ಭಾಷೆಗಳ ಭೇದವಿಲ್ಲದೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ರೈಲು ಸಂಬಂಧಕ್ಕೆ ಪುಣೆ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ರೈಲು ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನತೆ ಪುಣೆಯ 'ಲೋಕಮಾನ್ಯ'ರನ್ನೂ ಮರೆಯಬಾರದು-ಅವರ ಪುಣೆಯ ರೈಲು ಸಂಬಂಧದ ಪುಣ್ಯವನ್ನೂ ಕಡೆಗಣಿಸಬಾರದು.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್-೧೯೮೭

೬. ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯದ ಕರ್ನಾಟಕ

ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಎರಡು ಸ್ಪಷ್ಟ ಭಾಗಗಳಿರುವದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಒಂದು ಭಾಗ ಕೇವಲ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಪಡೆದಿದ್ದರೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಬರೀ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನದು. ಈ ಎರಡೂ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕುತ್ತಿದ್ದುದು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಹುಟಗಿಗಳಿಂದ. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗ ಈಗ ಮಧ್ಯ ರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದೆ. ಭಾರತದ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯದ ಪಾತ್ರ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮಧ್ಯರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಯಾದದ್ದು ತೀರ ಕಡಿಮೆ.

ಮಧ್ಯವಲಯ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಿಂದಿನ ಜಿ.ಐ.ಪಿ. ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೇ ಹೊಂದಿದೆ. ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಿಂದಲೇ ರಾಯಚೂರುವರೆಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಈ ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿತ್ತು. ಹೀಗೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನ ಸಂಬಂಧ ಮುಂಬಯಿ ಕೇಂದ್ರದ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯದೊಂದಿಗೆ ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯ ರಚನೆಯಾದಾಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲುಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ಹೊಸವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತೆ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದು ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಈ ಬದಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ವಾಡಿವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗ ಮಾತ್ರ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಬಂತು. ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರು ಭಾಗ ದ.ಮ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿಯೇ ಉಳಿಯಿತು. ರೈಲು ವಲಯಗಳು ಭಾಷಾನುಗುಣವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗುವದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಬಂದದ್ದು ಭಾಷೆಯ ಪ್ರಭಾವದಿಂದಲೇ ಎನ್ನಬೇಕು. ಅಥವಾ ಮುಂಬಯಿಯೊಂದಿಗೆ ಇದ್ದ ಬಹಳ ದಿನಗಳ ನಿಕಟ ಸಂಬಂಧದ ಬಲದಿಂದ ಎಂದೂ ಹೇಳಬಹುದೇನೋ! ಏನೇ ಇದ್ದರೂ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ವಾಡಿ ಮಾರ್ಗ ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದಂತಾಗಿದೆ.

ಮಧ್ಯವಲಯದ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದದ್ದು. ಶಹಾಬಾದದ ಸಿಮೆಂಟು ದೇಶದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಹೆಸರು ಪಡೆದದ್ದು. ಶಹಾಬಾದ ಪ್ರದೇಶದ ಹಾಸುಕಲ್ಲುಗಳು ಮುಂಬಯಿವರೆಗೂ ಹೋಗಿವೆ. ವಾಡಿ-ಶಹಾಬಾದ ಮಧ್ಯ ಜೋಡಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಬಂದು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಾದವು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಥಮ ಜೋಡಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಬಂದದ್ದು ಇಲ್ಲಿಯೇ. ಈ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ

ಮತ್ತೆ ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ತೋರಿದ್ದು ತೀರ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ. ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ, ವಾಡಿ-ವಿಕಾರಾಬಾದ್ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಚಿತ್ತಾಪುರ ನಿಲ್ದಾಣವು ನಿಜಾಮ ಸ್ಟೇಟ್ ರೇಲ್ವೆಯ ಪ್ರಥಮ ನಿಲ್ದಾಣವಂತೆ! ಅದು ೧೮೭೪ರಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಬಂತಂತೆ!! ಜಿ.ಐ.ಪಿ. ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯ ವಾಡಿಯಿಂದ ಸಿಕಂದರಾಬಾದವರೆಗೆ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾದದ್ದು ಆಗ. ಚಿತ್ತಾಪುರ ಕರ್ನಾಟಕದ್ದೇ ಆದರೂ-ಈಗ ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲುಗಳ ವಿಕಾಸ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ- ಮಾರ್ಗವನ್ನು ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿಯೂ ಮುಂಬಯಿ-ಮದರಾಸು ಮಾರ್ಗವೂ ಸೇರಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಕಾರ್ಯ ತೀರ ಮಂದಗತಿಯಿಂದ ಸಾಗಿದೆ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗದ ದೋಂಡ್-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ವಾಡಿ ಮಾರ್ಗವೂ ಈ ವಿದ್ಯುತ್ತೀಕರಣಕ್ಕೆ ಅಣಿಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲೇ ಪ್ರಥಮ ವಿದ್ಯುತ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದ ಮಧ್ಯರೈಲಿನವರು ಪುಣೆಯಿಂದ ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುತ್ತೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಆಸ್ಥೆ ಅಷ್ಟೇ ಬಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗದ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ-ಅಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ಪುಣೆ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ರಾಯಚೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ 'ಭೀಮಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಗಾಡಿ ಓಡಲಿ. ಅದರಂತೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಗದಗ- ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ ವಾಸ್ಕೋ ಮಧ್ಯೆ 'ಕದಂಬ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಗಾಡಿ ಓಡುವಂತಾಗಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮತ್ತು ಹುಟಗಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು.

ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ವಿಕಾಸಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಗಾಣಗಾಪುರ ದತ್ತಾತ್ರೇಯನ ದರ್ಶನಕ್ಕೆ ಬರುವ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಗಡಿ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ಲಾಟೂರು, ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ, ಪಂಢರಪುರ, ಪರ್ಲಿವೈಜನಾಥ, ಬೀದರಗಳು ಮಹತ್ವದ ಯಾತ್ರಾ ಸ್ಥಳಗಳು. ಇವುಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ರೈಲು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇಲ್ಲ. ಮಧ್ಯ ರೈಲು ಬೆಳೆಯುವ ಗುರಿಯಿರಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ-ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಭಾಲ್ಕಿಯ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಅದರಂತೆಯೇ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ನೈಋತ್ಯಕ್ಕೆ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮಧ್ಯರೈಲಿನವರು-ದ.ಮ.ರೈಲಿನವರ ಸಹಕಾರದಿಂದ (ಈಗ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನ ಸಹಕಾರದಿಂದಲೂ) ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲಿ.

ಮಿರಜಿ-ಪಂಢರಪುರ-ಕುರುಡುವಾಡಿ-ಬಾರ್ಶಿ-ಲಾಟೂರು ನ್ಯಾರೋಗೇಜು ಮಾರ್ಗ ಅನೇಕ ದಿನಗಳಿಂದ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ (೬೦ನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ) ಈ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ನಡೆದಿತ್ತು. ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಕುರುಡುವಾಡಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಿರಜಿವರೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಮಹತ್ವದ್ದೆಂದು ಹೇಳಲಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಆಗಿನ ಉತ್ಸಾಹ ಮತ್ತೆಲ್ಲೋ ಫಲ ಕೊಟ್ಟು ಪುಣೆ-ಮಿರಜಿ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಯಿತು. ಆಗ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ದ.ಮ.ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿತ್ತು.

ಬಾರ್ಶಿ ಲೈಟ್ ರೈಲಿನ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕತೆಯೂ ಹೀಗೆಯೇ ಇದೆ. ಬೆಳಗಾವಿ-ಸವದತ್ತಿ-ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಮಧ್ಯೆ, ಸವದತ್ತಿಯ ಎಲ್ಲಮ್ಮನ ಗುಡ್ಡದ ಯಾತ್ರಿಕರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಯೋಜನೆ-ಪಂಢರಪುರದ ಯಾತ್ರಿಕರನ್ನು ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ತಂದುಕೊಂಡು-ಉಪಯೋಜನೆಯೆಂದು ರೂಪ ಪಡೆಯಿತು. ಮುಂಬಯಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಯೆನಿಸಿದ ಈ ಉಪಯೋಜನೆ ಪ್ರಧಾನವೆನಿಸಿ ಬೆಳೆಯಿತು. ಮೂಲಯೋಜನೆಯೆನಿಸಿದ್ದ ಸವದತ್ತಿಯ ರೈಲು ಮೂಲೆಗುಂಪಾಯಿತು. ಇದು ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಎರಡು-ಮೂರನೇ ದಶಕಗಳ ಕತೆಯಾಗಿದೆ. ಇರಲಿ, ಪಂಢರಪುರದ ಯಾತ್ರಿಕರು ಈಗಲೂ ೬ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದಿನ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲಿನಿಂದಲೇ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕು. (ಈಗ ಕುರುಡುವಾಡಿ-ಪಂಢರಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು-ರೈಲು ಬಂದಿದೆ) ಇಲ್ಲವೆ ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಿಂದ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ನೂಕು ನುಗ್ಗಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಪಂಢರಪುರದ ವಿಠ್ಠಲನ ಭಕ್ತರು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದವರಿಗಾಗಿ ವಿಶೇಷ ರೈಲು ಓಡಾಟ ಯಾವಾಗಲೂ ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ. ಜನರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ನಂಬಿದ್ದಾರೆ. ಈ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಮಿರಜಿಯಿಂದ ಪಂಢರಪುರ-ಕುರುಡುವಾಡಿ-ಬಾರ್ಶಿ-ಲಾಟೂರುಗಳನ್ನು ದಾಟಿ-ಉದಯಗಿರಿ (ಉದ್ಗೀರ್ ಎನ್ನುತ್ತಾರಲ್ಲ) ಬಳಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೇರಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಗಡಿಗುಂಟ ದೊರಕುವ ಮಹತ್ವದ ಮಾರ್ಗವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಮಧ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ನ್ಯಾರೋಗೇಜನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇಡೀ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. (ಲಾಟೂರಿನಿಂದ-ಲಾಟೂರು ರೋಡ್‌ವರೆಗಿನ ೩೩ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಜನವರಿ ೨೦೦೪ ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೇವೆಗೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ, ಮತ್ತು ಲಾಟೂರಿನಿಂದ ಪರ್ಲಿವೈಜನಾಥವರೆಗೆ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ).

ರೈಲು ಸೇವೆಗಳು ಭಾಷೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವ ಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲ-ನಿಜ. ಆದಗೂ ಸಾಮಾಜಿಕ-ಸಾಮೂಹಿಕ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವದವಶ್ಯ. ನಾಡಿನ ಅಭ್ಯುದಯ ದೃಷ್ಟಿಯ ರೈಲುವಿಕಾಸ ಕೆಲವೇ ಮಹಾನಗರಗಳು ಅವುಗಳ ಪರಿಸರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರಬಾರದು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಅತಿಯಾಗಿ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದರೂ ಮೂರೂ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಉಪೇಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗದ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲು-ಕೋಚು ಕಾರಖಾನೆಯ ಸೂಚನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಅಲಕ್ಷಿತ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಹತ್ವದ ರೈಲು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿ ಬೆಳೆದು ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಹೆಚ್ಚುವಂತಾಗಲಿ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ-ಮರಾಠಿ ಭಾಷೆಗಳ ಜನರ ಪ್ರವಾಸ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಬೆಳೆಯಲಿ.

ಆಗಸ್ಟ್-೧೯೮೭

೭. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ರೈಲು

ಕೆಲ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ರೈಲಿನ ಸ್ಟೇಶನ್ ಮಾಸ್ತರರು ಉಪವಾಸ ಸತ್ಯಾಗ್ರಹ ಮಾಡಿ ಸುದ್ದಿ ಮಾಡಿದರು. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸುದ್ದಿಯೂ ಆಗುವದಿಲ್ಲ. ಸದ್ದೂ ಆಗುವದಿಲ್ಲ. ವಿಭಾಗದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರಿಸುತ್ತ ಕೆಲವೆಡೆ ಹಣದ ಅಭಾವ ಎಂದರು. ಇನ್ನು ಕೆಲವೆಡೆ ಬೋಗಿಗಳ ಅಭಾವವೆಂದರು. ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಕಡಿಮೆಯೆಂದೂ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದ ಅನೇಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ರೈಲಿನ ಗಳಿಕೆಯನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಇಡೀ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಮೀ.ಗೇ. ಇದ್ದುದು (ಒಟ್ಟು ೧೦೧೦ ಕಿ.ಮೀ.) ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣವಾದದ್ದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಗೇಜಿನ ವೈವಿಧ್ಯವನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಗೇಜುಗಳಿವೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗೇಜುಗಳಿವೆ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಇಡಿಯಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇದ್ದುದೂ ಒಂದು ವಿಶೇಷವೇ! ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಬೀರೂರು ಅರಸೀಕೆರೆ ಹಾಸನ ಪ್ರದೇಶವೂ ವಿಶೇಷ ಗುಣಗಳುಳ್ಳದ್ದು. ಇಷ್ಟು ಸಮೀಪದ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಿದ್ದಂತೆ-ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೇರೆಲ್ಲಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿಯ ನಗರಗಳು ಬಹಳ ದೊಡ್ಡವಲ್ಲ. ಸಣ್ಣವೂ ಅಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳು, ಸಮೃದ್ಧ ಭೂಮಿ. ತೆಂಗಿನಕಾಯಿ ವ್ಯಾಪಾರವೇ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಕಾಫಿ, ಏಲಕ್ಕಿ, ಮೆಣಸು ಮೊದಲಾದ ಸಾಮಾನುಗಳು ಹೇರಳವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವ ಪ್ರದೇಶ. ಸಕಲೇಶಪುರದ ವ್ಯಾಪಾರ ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಗೂ ಹಬ್ಬಿದೆ. ಕುದುರೆಮುಖದ ಗಣಿಕಾರ್ಯದಿಂದಲೂ ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವ ಬಂದಿದೆ. ಹಿಂದೆ ನೃಪತುಂಗನು ತಿರುಳ್ಗನ್ನಡದ ನಾಡನ್ನು ವರ್ಣಿಸಿದಂತೆ ಈ ಮೂರು ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೈಸೂರಿನ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಹೃದಯವೆಂದು ದಿ. ಕೃಷ್ಣಕುಮಾರ ಕಲ್ಲೂರರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ಹೃದಯದಿಂದ ಜೀವಶಕ್ತಿಯನ್ನು ತುಂಬುವ ರಕ್ತನಾಳಗಳು ಅಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವಯುತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ನಾಡಿನ ಜೀವನಾಡಿಗಳು-ರಕ್ತನಾಳಗಳು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಹರಿಯುವ ಸಾರಿಗೆ ನಾಡಿನ ಜೀವಕ್ಕೆ ಕಳೆ ಕಟ್ಟುವಂತಹದಾಗಿರಬೇಕು.

ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಬಗ್ಗೆ ಹೀನಭಾವನೆ ಅಥವಾ ಕೀಳರಿಮೆ ಬೇಡ. ಗೇಜು ಸುಧಾರಣೆಯೊಂದೇ ಸುಧಾರಣೆಯೆಂದು ನಂಬುವದೂ ಬೇಡ. ಇದ್ದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಗಳಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೆಂಬ ಆತ್ಮವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ವಿಭಾಗದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಾಳಲಿ. ಹೆಚ್ಚು ದುಡ್ಡು ಈ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಬೋಗಿಗಳ ಕೊರತೆಯೆಂಬ ಹತಾಶಭಾವನೆಯೂ ಬೇಡ. ಗಳಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಿದರೆ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಒಂದರ ಹಿಂದೊಂದು ಬೆಳೆದಾವು. ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ದೃಢವಿಶ್ವಾಸ, ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಛಲ, ಜನತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ದೀಕ್ಷಾಭಾವ ಈ ಭಾಗದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ರೈಲು ಸುಧಾರಣೆ ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಅರಿಯಬೇಕು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗದ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣ ಕೇವಲ ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ತೋರಿಸುವ ಅನುಕಂಪದ ಕಾರ್ಯವಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಜೋಡಣೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮನಗಾಣಬೇಕು. ಮೈಸೂರು-ಹೈದರಾಬಾದುಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗದ ರೈಲುಕಾರುಗಳ ಓಡಾಟದಂತೆ ಇನ್ನೂ ಬೇರೆ ಕಡೆಗೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಇಂಥ ರೈಲು ಕಾರುಗಳ ಆಕರ್ಷಣೆ ಗ್ವಾಲಿಯರ್ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೂ ತಲುಪಿದೆಯಂತೆ!

ಭದ್ರಾವತಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಹಾಸನ, ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಹರಿಹರ, ಹಾವೇರಿ, ತಿಪಟೂರು, ತುಮಕೂರುಗಳೆಲ್ಲ ಮಧ್ಯಮಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳು. ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಣ್ಣಗಾತ್ರದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆದರೆ-ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಉದ್ಯೋಗಗಳೂ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಸಂಚಾರವೂ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮಾತ್ರ ನಾಲ್ಕಾರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂತೆಯೇ ಇವೆ. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜಿ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿ ಮಾತ್ರ ಗರಿಷ್ಠ ಪ್ರಯೋಜನ ತೋರಿಸುವ ಗಾಡಿಯಾಗಿದೆ. ಆ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇಲ್ಲವೆಂದು ವಿಭಾಗದ ರೈಲು ಮೆನೇಜರರೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನು ಬಳಸುವದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಉಳಿದ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಧ್ಯದ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಹಾಸನವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇಂಥ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಧ್ಯದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿಯ ನೂಕುನುಗ್ಗಲನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಆಶ್ಚರ್ಯದ ಮಾತೆಂದರೆ ಬೆಳಗಿನಿಂದ ಮಧ್ಯಾಹ್ನದ ೧೨ ಗಂಟೆವರೆಗೂ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಧ್ಯೆ ಗಾಡಿಗಳೇ ಇಲ್ಲ. ಅದರಂತೆ ಸಾಯಂಕಾಲ ಹಾಸನ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳೇ ಇಲ್ಲ. ಅಪರಾಹ್ನ ೨.೨೦ರ ನಂತರ ಗಾಡಿಗಳೇ ಇಲ್ಲ. ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಳವಾಗಿದೆ. ಅರಸೀಕೆರೆ ಅದೇ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿಯ ಒಂದು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆಗಳ

ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಲೋಕಲ್‌ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಅವು ಬೀರೂರು -ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದರೆ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದ ನೇರ ಕೋಚುಗಳು ಎರಡು-ಮೂರು ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಬೀರೂರಿನಲ್ಲಿ ತಂಗಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬೆಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೆ ಈ ನೇರ ಕೋಚುಗಳೇ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ!

ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಮೈಸೂರು ಮಧ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲವೆನ್ನುತ್ತಾರೆ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು. ಸದ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆಯಿಂದ, ಅಲ್ಪ ಬದಲಾವಣೆಯಿಂದ ಈ ನಗರಗಳ ಸಂಚಾರವನ್ನೂ ಬೆಳೆಸಬಹುದು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬೀರೂರು ಲೋಕಲ್‌ಗಳು ಹಾಸನವರೆಗೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಸಂಚಾರ ಅತಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಅರಸೀಕೆರೆ ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವದ ಜಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ಹಾಸನದ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಮಿರಜಿಯಿಂದ-ಹಾಸನವರೆಗೆ-ನೇರಗಾಡಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇದು ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ-ಕೇರಳ-ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೆಳಗಾವಿ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸಂಪರ್ಕವೂ ದೊರಕುತ್ತದೆ.

ಹಿಂದೆ ದಿ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯನವರು ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಕರಾವಳಿವರೆಗಿನ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕದ ಕನಸು ಕಂಡಿದ್ದರು. ಇಂದು ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಯಿಲ್ಲದೆ-ಎರಡು ಹಿರಿ ಬಂದರುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆತಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಮಗೋವಾಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸೇರುವ ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಆದಾಯವನ್ನೂ-ಮಹತ್ವವನ್ನೂ ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಶಿವನಸಮುದ್ರ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ-ಯಂತ್ರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು-ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ಬಂದದ್ದನ್ನು ನೆನೆಯಬಹುದು.

ಆಗಸ್ಟ್-೧೯೮೬

೮. ಮಂಗಳಾ ರೈಲು ಸೂತ್ರ

ದೆಹಲಿಯಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ ಗಾಡಿಗೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ "ಮಂಗಳಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್" ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರಂತೆ. ಈ ಗಾಡಿ ಜಯಂತಿ ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಓಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಾದವು. ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕುವದಕ್ಕಿಂತ ಮೊದಲೇ ಮಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ನೇರಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿತ್ತು-ಆ ಗಾಡಿ, ತಡವಾಗಿಯಾದರೂ, 'ಮಂಗಳಾ' ಹೆಸರು ಪಡೆದದ್ದು ನಮಗೆಲ್ಲ ಅಭಿಮಾನದ ಮಾತೇ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯ ಮಂಗಳಾ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಅದೇ ಹೆಸರನ್ನು ದೆಹಲಿ ಗಾಡಿಗೆ ಕೊಟ್ಟದ್ದು ಮಾತ್ರ ರೈಲು ಶಾಖೆಯವರಿಗೆ ಶೋಭಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜಿ ಮಧ್ಯದ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ತನ್ನ ಹೆಸರು ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಯ ಗಾಡಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟಿದ್ದೂ ರೈಲು ಖಾತೆಯವರ ವಿಚಿತ್ರ ಧೋರಣೆಯಿಂದ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುವ ಗೌರವ ಈ ರೀತಿಯದಾಗಿದೆ!

ಅವರೂ 'ಮಂಗಳಾ' ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ದಂತೆ 'ಮಂಗಳಾ' ಹೆಸರು ಹೊಂದಿ ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೂ ಸ್ವಾಗತವೇ; ಮಂಗಳಕರವೇ. ಮಂಗಳೂರು-ಮಿರಜಿ, ಮಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ದೆಹಲಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಇಡಿ ಪ್ರವಾಸ ೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಸಮೀಪದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರು ಕೂಡ ಸಮೀಪದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಮಂಗಳಾ ರೈಲು ಸೂತ್ರ ಹೊಸ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬಹುದು.

ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಕೂಡಲೇ ಬೋಗಿಗಳ ಕೊರತೆ ಎಂದು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಸಂಧಿಸಿದರೆ ಕಪುರ್ಥಲಾದ ಬೋಗಿಗಳ ಕಾರಖಾನೆ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡುವದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಎರಡು ವರ್ಷ ಬೇಕು ಎಂದು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇದ್ದ ಗಾಡಿಗಳ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸಬಹುದೆಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಪೆರಂಬೂರು ಕಾರಖಾನೆಯಿಂದ ಮೀ.ಗೇಜು ಬೋಗಿಗಳು ಬಂಗ್ಲಾ ದೇಶಕ್ಕೆ ರವಾನೆಯಾಗುತ್ತಿರುವದನ್ನೂ ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯೆಲ್ಲ ಮದರಾಸು-ಮುಂಬಯಿ-ದೆಹಲಿಗಳ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವತ್ತ ಮಾತ್ರ!

ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ೭-೮ ವರ್ಷಗಳಾಗಿವೆ. ಆದರೆ ಆ ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಸಾಲದ್ದಕ್ಕೆ ಈ ಮಾರ್ಗ ನಷ್ಟದಾಯಕ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎಂದು ಹೆಸರು ಪಡೆದಿದೆ. ಆ ಮಾರ್ಗ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸಲು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟದ್ದೆಷ್ಟು? ದಿನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮಾತ್ರ ರೈಲು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ಲಾಭ ಕೊಡುವದೆಂದು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವದೇ ತಪ್ಪು. ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗ ಸುಗಮವಾದದ್ದಿರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಭೂಕುಸಿತದ ಕಾರಣದಿಂದ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ದೊರಕಬೇಕಾದರೆ ನಾಲ್ಕಾರು ದಿನಗಳು ದಾಟುತ್ತವೆ. ಘಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಇದ್ದುದು ಇದೊಂದೇ ಅಲ್ಲವಲ್ಲ. ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಘಟ್ಟದ ಭಾಗವಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ತಡೆ ಉಂಟಾಗುವದು. ಆದರೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತ್ವರಿತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆಯೇ ಅಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯ ಕ್ರಮ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾಕೆಂದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗ ಮಹತ್ವವನ್ನೇ ಬೆಳೆಸಿಲ್ಲ.

ಮಾರ್ಗದ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಯಾವಾಗಲೂ ಹೇಳುವ ಮಾತೊಂದಿದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಗಾಡಿಗಳಿಗಿಂತ ಸರಕು ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಬೇಕಂತೆ. ಹೌದು. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು-ಮಧ್ಯೆ ಸರಕು ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚುವದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಆದರೂ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಆಡಳಿತ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿದರೆ, ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಗಾಡಿಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ವಿಶೇಷ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಪ್ರಗತಿಪರ ಆಂದೋಲನವನ್ನೇ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು. ಕಂಟೇನರ್ ಸರ್ವೀಸು ಮದರಾಸು ಬಂದರಕ್ಕೆ ದೊರಕುವಂತೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿಗೂ ದೊರಕಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ-ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ನಿರ್ಯಾತವಾಗುವ ಸರಕುಗಳೆಲ್ಲ ಮಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಸಾಗಬಹುದು. ಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇಜಿನದೆಂದು ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟ ಹೆಚ್ಚಲಾರದೆಂದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಸಾಗಾಟ ಅತಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆ ತೋರಬಹುದು. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ದಾರಿಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಹಣ ಗಳಿಕೆಯೇ ದೊಡ್ಡ ಮಾರ್ಗದ ಇಲ್ಲವೆ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚವನ್ನೂ ಸರಿಗೂಡಿಸೀತು. ಅದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನವಲ್ಲವೆಂದು ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಡಬಾರದು. ಉಪೇಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಗಾಗಬಾರದು. ಪಶ್ಚಿಮಕರಾವಳಿಯ ಅಪರೂಪದ ಬಂದರಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಬಳಸದಿದ್ದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರದ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿದಂತೆ, ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಿದಂತೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ದಿನಕ್ಕೆ ೮-೧೦ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವಂಥದಾಗಿದೆ. ರಾತ್ರಿ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಓಡಾಟ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಇಲ್ಲವೆಂದಾದರೂ ದಿನಕ್ಕೆ

೫-೬ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರತಿದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಓಡಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ಲಾಭ-ನಷ್ಟಗಳ ಮಾತನ್ನು ಎತ್ತಬಹುದು.

ಒಂದು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣವಾದರೆ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲೇ ಲಾಭವನ್ನು ಒದಗಿಸಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯೋಜನದ ಬಗ್ಗೆ ಬಗೆಬಗೆಯಾಗಿ ಜನರಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ದಾರಿಯ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆಯುವಂತೆ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಂಗಳೂರು ಒಂದು ಹೊಸ ಹಿರಿ ಬಂದರು ಎನಿಸಿದೆ. ಯಾವುದೇ ಬಂದರಿನ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಹಿನ್ನಾಡಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಮಹತ್ವದ್ದೇ. ಆದರೆ ಕಳೆದ ಏಳು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಆ ಮಹತ್ವದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆದದ್ದು ಎಷ್ಟು? ಪಡೆಯಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದ್ದೆಷ್ಟು? ಮಂಗಳಾ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ನಿತ್ಯ ಓಡುವದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು ತೀರ ಇತ್ತೀಚಿಗೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಿನ ಮಾತ್ರ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು. ಇದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕದ್ದು ಮಾತ್ರ. ಈ ಒಂದೇ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದ ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯೇ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳ ನಡುವೆ ನಿತ್ಯ ಓಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಗಮನಿಸಿಲ್ಲವೇನೋ! ಮಿರ್ಜಿ-ಮಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದಾರೆ. (೯೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಿರ್ಜಿ-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು).

ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕದ್ದಾಗುವಂತೆ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಸಾಗಬೇಕು. ಹಗಲಿನಲ್ಲಿಯ ಓಡಾಟಗಳೂ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ಕೋಟಿಗಟ್ಲೆ ವೆಚ್ಚದಿಂದ ನಿರ್ಮಾಣವಾದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಈ ರೀತಿ ಹೆಸರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಉಳಿಯುವಂತಾಗಬಾರದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಗಾಡಿಗಳೂ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯವಾಗಿವೆ. ರೈಲು ಆಡಳಿತ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಳಸಿ ಆ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಇನ್ನೂ ಬೆಳೆಸುವದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಪಠ್ಯ ಪುಸ್ತಕಗಳಲ್ಲಿ-ರಾಜ್ಯ ನಕ್ಷೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿಲ್ಲವಂತೆ. ಇದು ರೈಲು ಆಡಳಿತದವರಿಗೂ ರಾಜ್ಯಸರಕಾರಕ್ಕೂ ಶೋಭಿಸುವ ಮಾತಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಡುವಂತೆ ತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರು ಬಳಕೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಲ್ಲ. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣವಿನ್ನೂ ಆಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ ಎಂದು ಕಲಿಯುತ್ತಿದ್ದಾರಂತೆ!

ಡಿಸೆಂಬರ್-೧೯೮೬

೯. ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗ

ಕಾರವಾರದ ನೌಕಾನೆಲೆಯ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವದಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು-ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಭರವಸೆಯ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಈ ಮಾತು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದವರಿಗೆ ಹೊಸ ಆಸೆಯನ್ನು ಹುಟ್ಟಿಸಿದೆ. ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಮಿರಜ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಲಾಭಕರವಲ್ಲವೆಂಬ ಸರಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೇಳಿದವರಿಗೆ ಇದೊಂದು ಆಶಾಂಕುರವೆನಿಸಿದೆ. ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುವಂತೆ ಮಾಡೀತೆಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳೂ ತಮ್ಮ ಆಸೆಗಳಿಗೆ ಬೆಂಬಲವಾಗಿವೆಯೆಂದೇ ಭಾವಿಸುವದು, ತಮ್ಮ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆಂದೇ ಕಲ್ಪಿಸುವದು ಸಾಮಾನ್ಯಪ್ರವೃತ್ತಿ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದವರು ಆ ಪ್ರವೃತ್ತಿಗನುಸಾರವಾಗಿಯೇ ಕನಸು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಲು ಆ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಬಾಂಧವರು ಸಿದ್ಧರಾಗಿರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಅಥವಾ ಈ ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳು ಅಪ್ರಿಯ ಸತ್ಯವೆನಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆಂದು ಕಲ್ಪಿಸಿದಂತೆಯೇ ಸಾಧಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಇದೆ, ವರ್ಚಸ್ಸೂ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅದು ಕಂಡುಬರುವದಿಲ್ಲ.

ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ಬ್ರಾ.ಗೇ.ನಲ್ಲಿಯೇ ಆಗಬೇಕೆಂಬುದು ಅವರ ಇಚ್ಛೆ. ಅದು ಬ್ರಾ.ಗೇ.ನಲ್ಲಿ ಬಂದರೂ ತಪ್ಪಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಮೊದಲ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದಾಗ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ರೈಲನ್ನು ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮದರಾಸಿನಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿವರಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಬಂದದ್ದು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಆರನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಆಗಲೇ ಆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಾರವಾರದವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಿತ್ತು. ಅದು ಕಾರಣಾಂತರಗಳಿಂದ ರೂಪ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ-ಗದಗ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕ ಮದರಾಸು-ಮುಂಬಯಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯ ಯೋಜನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಆಗ ನಿಜಾಮ ಸರಕಾರದ ಅಧೀನದ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು-ಬಳಸು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲು ರಚಿಸುವ ಯತ್ನವೂ ನಡೆದಿತ್ತು. ಆಗ ನಿಜಾಮ ಸರಕಾರ ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಚನೆಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡು ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗದಗ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೆನಿಸಲಿಲ್ಲ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನಿಂದ ಮೀ.ಗೇ.ಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡವು. ಮುಂದೆ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗದಗ

ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣವಾಯಿತು. ಗದಗ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ವರೆಗೂ ಮೀ.ಗೇಜು ಸಂಪರ್ಕ ಏರ್ಪಟ್ಟಿತು. ಕಾರವಾರವನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಹೀಗೆ ಕಡೆಗಣಿಸಿದ್ದು ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಕಳವಳದ ಕತೆಯಾಗಿದೆ.

ಸದ್ಯ ಕಾರವಾರದ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರಾಧಾನ್ಯದ ರೈಲು ಜಾಲ ಇದೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇ.ನಲ್ಲಿಯೇ ಬರಲಿ ಎಂದು ತರ್ಕಬದ್ಧ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೊಡುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದೇ ತತ್ವಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ರೈಲು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡದ್ದನ್ನು ನೆನೆಯಬಹುದು. ಆಶ್ಚರ್ಯದ ಮಾತೆಂದರೆ-ಆ ಮಾರ್ಗದ ನೆಲಗಟ್ಟನ್ನು, ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ವಾಗುವಂತೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಾಗಿದೆ. ಇಂತಹದೇ ವಿಚಾರ ಪ್ರಣಾಲಿ ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಬರಬಹುದೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ಸೌಲಭ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿಯೇ ದೊರಕಿದರೆ ಉತ್ತಮ.

ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ರೈಲು ಬಂದರೆ, ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಬದಲಾವಣೆ ಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಅವಶ್ಯ. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಹೊಸಪೇಟೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಜೊತೆ ಜೊತೆಯಾಗಿ ಇರುವಂತೆ, ಹೊಸಪೇಟೆ-ಗದಗ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಜೊತೆ ಮಾರ್ಗಗಳು ಬರಬಹುದು. ಕೆಲವೆಡೆ ಮಿಶ್ರಗೇಜು ದಾರಿ ಬಂದರೂ ತಪ್ಪಲ್ಲ. ರಾಜಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಸುರತಘರ್-ಸರೂಪಸರದ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಮಿಶ್ರಗೇಜು ರೈಲು ಇದೆ. ಅದರಂತೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗು ಮಧ್ಯೆಯೂ ಮಾಡಬಹುದು. ಈ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಜನರಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತೀವ್ರ ಭಾವನೆಗಳಿವೆ. ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ಮಾರ್ಗದ ದೂರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದೆಂಬುದನ್ನು ಅನೇಕರು ಗಮನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ನಂತರ ೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಾಯಿತೆಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು. ಪುಣೆ-ಮಿರಜೆಯ ಮಾರ್ಗವೂ ಸುಮಾರು ೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಬೆಳೆದಿದೆ. ಕಾರವಾರದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗರಚನೆಗೆ-ಅತಿ ಹತ್ತಿರದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ-೧೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಿರಜಿ ೨೭೯ ಕಿ.ಮೀ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರವಾರ ೬೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ದಾರಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಬಂದರೆ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಸುಭದ್ರ ರೈಲು ದೊರಕುವದೆಂದು ಕೆಲವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ-ಭಾವನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕಾರವಾರ ಹೊನ್ನಾವರ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮೂಲಕ ೫೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಯಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ೫೪೭ ಕಿ.ಮೀ. ಇವೆರಡೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮೂಲಕದ ದಾರಿಗಿಂತ ಸಮೀಪದ್ದೆನಿಸುವವು. ಕಾರವಾರದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಇಲ್ಲವೆ ಮುಂಬಯಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸಮುದ್ರ ಮೂಲಕವೇ

ಹೆಚ್ಚು ಸಮೀಪದ್ದೆನಿಸುವದರಿಂದ ಆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಅಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಕಾರವಾರದಿಂದ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ದೊರಕಬೇಕಾದದ್ದು ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮೂಲಕ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ವಿಜಯವಾಡಾ ಹಾಗೇ ಮದರಾಸುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ, ವಾಣಿಜ್ಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದು ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವದ್ದು.

ರೈಲು ರಚನೆಯ ವೆಚ್ಚದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕೆಲ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಮೊದಲ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆಯಂತೆ ಕಾಳಿನದಿ ಕೊಳ್ಳದ ಮೂಲಕ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ ದೂರದ್ದು. ಅಂದಿನ ವೆಚ್ಚದ ಅಂದಾಜು ಒಂದುವರೆ ಕೋಟಿ ಮಾತ್ರ. ಇಂದಿನ ಲೆಕ್ಕದಂತೆ ಸುಮಾರು ೪೦-೫೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ (೨೧ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕದ ಪ್ರಕಾರ ಸುಮಾರು ೪೦೦ ಕೋಟಿ) ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ರೈಲಿನವರು ಕೈಕೊಂಡ ಇತ್ತೀಚಿನ ವೆಚ್ಚದ ಅಂದಾಜು ೧೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳದ್ದಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಗದ ದೂರವೂ ಸುಮಾರು ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ನದಾಗಿದೆ. ಅರೆಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗಂಗಾವಳಿ ಕೊಳ್ಳದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ರಸ್ತೆ ಅನುಸರಿಸಿ ಹೋಗುವ ಈ ದಾರಿ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಸುಮಾರು ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ್ದಾಗಿದೆ. ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನೌಕಾನೆಲೆಯೊಂದು ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವಾಗ ೧೦೦ ಕೋಟಿಯ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ದೊಡ್ಡದಲ್ಲವೆನ್ನಬಹುದು. ಆದರೂ ಬಳಸು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಿಂದ ಕಾರವಾರ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಒಳನಾಡಿನಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ್ದಾಗಿ ಉಳಿಯಬಾರದು. ಮೂಲ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಸುರಂಗಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೇ ಇಲ್ಲವೆಂದಿರುವಾಗ-ಇತ್ತೀಚಿನ ರೈಲು ಯೋಜನೆ, ಕೆಲ ಸುರಂಗ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿದೆ! ಹೀಗಾಗಿ ರೈಲಿನವರು ಎತ್ತಿಕೊಂಡ ಯೋಜನೆ ವೆಚ್ಚದ್ದಾಗಿದೆ. ಈ ವೆಚ್ಚದ ಯೋಜನೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿರ ಬೇಕಾದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗೆ ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಬೇಕು. ಇಷ್ಟು ವೆಚ್ಚ ಈ ಶತಮಾನದಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾದೀತೇ? ಅತಿ ವೆಚ್ಚದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವದಾಗಲಿ-ಅಂತಹ ಬೃಹತ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಬೆಂಬಲಿಸುವದಾಗಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಆರ್ಥಿಕ ನೀತಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಯಾವದೇ ಯೋಜನ ಕೇವಲ ವೆಚ್ಚದ್ದಾಗುವದಕ್ಕಿಂತ-ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನದ್ದಾಗುವದೇ ಮುಖ್ಯ. ಯೋಜಕರ ಜಾಣ್ಮೆ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುವದರಲ್ಲಿ ಇದೆ.

ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರಿಗೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿ ಒಂದು ಶತಮಾನವಾಗುತ್ತಿದೆ (ಜನವರಿ ೧೮೮೮). ೨೧ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಕಾಲಿಡುವ ಭಾರತ ಹೊಸ ನೌಕಾನೆಲೆಯನ್ನೂ ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನೂ- ಹೊಸ ಬಂದರು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನೂ, ಮಾರ್ಮಗೋವಾಕ್ಕೆ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರೆತು ಒಂದು ಶತಮಾನ ನಂತರವಾದರೂ ಕೊಡುವಂತಾಗಲಿ. ಕಾರವಾರದ ಒಂದು ಶತಮಾನದ ಅಜ್ಞಾತವಾಸ ಬೇಗನೇ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳಲಿ. ಭಾರತದ ಅಭ್ಯುದಯದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಲಿ.

ಜನವರಿ-೧೯೮೭

೧೦. ವಿಜಯನಗರ ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ

ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಅದುರು ನಿರ್ಯಾತಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಿದೆ. ಕಬ್ಬಿಣ ಅದಿರು, ಮ್ಯಾಂಗಾನೀಜ್ ಅದಿರು ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಯಾತವಾಗುತ್ತಲಿವೆ. ಈ ನಿರ್ಯಾತದಿಂದಲೇ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯವಿದೆ. ಅದುರು ಸಾಗಾಟದಿಂದಲೇ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದ ಬಂದರುಗಳೂ ಇವೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ಬಂದರುಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ನವಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಕೂಡ ಕುದುರೆಮುಖದ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಿಂದಲೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ (ವಿಜಯನಗರದ) ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅದಿರು ಕಾರವಾರ ಬಂದರನ್ನು ಇದೇ ರೀತಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಬೇಕು.

ಜಾಗತಿಕ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಅದಿರಿನ ಬೆಲೆ ಆಕರ್ಷಕವಾಗಬೇಕಾದರೆ ಅದಿರು ಸಾಗಾಟದ-ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ತರುವ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾದಷ್ಟೂ ಉತ್ತಮ. ಜಪಾನಿನ ಅದಿರು ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಮದರಾಸು, ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣಗಳು ಬೆಳೆದವು. ಪೂರ್ವ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ವಾರ ದ್ವೀಪವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪಶ್ಚಿಮ ದೇಶಗಳ ಅದಿರು ಬೇಡಿಕೆಗೆ ನಮ್ಮ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರುಗಳೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿಯ ವಿಪರೀತ ದಟ್ಟಣೆಯ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಇತರ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೂ ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿದೆ; ಅನಿವಾರ್ಯವೆನಿಸಿದೆ. ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರಿನ ನಿರ್ಯಾತ ಯಾವಾಗಲೂ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಮಾರ್ಮಗೋವಾದ ನಿರ್ಯಾತ ಬಹುಭಾಗ ಗೋವಾ ಪ್ರದೇಶದ್ದೇ ಆಗಿದೆ. ಒಳನಾಡಿನಿಂದ-ಗೋವಾ ಮೂಲಕ ಹೋಗುವ ಅದಿರು ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯೇ. ಆದರೂ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ಉಪಕರಣಗಳಿಂದ ಅದಿರು ಸಾಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ.

ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ನಿಕ್ಷೇಪ ದೊಡ್ಡದಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಸಮೀಪದ ಬಂದರುಗಳು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಅದಿರು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಯಾಂತ್ರಿಕ ಪದ್ಧತಿಗಳು ಅಷ್ಟೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಇಲ್ಲಿಯ ನಿಕ್ಷೇಪದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಂದರುಗಳ ಆಸ್ಥೆ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ-ಮಾರ್ಮಗೋವಾಗಳಿಗೆ ನೇರ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ರೈಲು ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದರ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕಡಿಮೆ. ದೂರ

ಮೆಯಾದರೂ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಮೇಲಾಗಿ ಈ ಅದಿರನ್ನು ದರಾಸಿನ ಮೂಲಕ ನಿರ್ಯಾತ ಮಾಡುವವರಲ್ಲಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಸ್ಥೆ ಕಂಡು ುತ್ತಿದೆ. ಸುಮಾರು ೫೨೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ ಸಾಗಾಟದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಇಳಿಸಬೇಕೆಂದರೆ ಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವದವಶ್ಯ. ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ-ರ್ಮಗೋವಾ ೩೪೬ ಕಿ.ಮೀ. ಆದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆಯಿಂದ ಕಾರವಾರ ೩೦೦ ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ಕಾರವಾರ ಬಳಿಯ ಬೇಲಿ ಕೇರಿ ಮುಖಾಂತರವೂ ಅದಿರನ್ನು ತಗದಲ್ಲಿ ತುಂಬುವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಆಗಿವೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿವರೆಗೆ ಅದಿರನ್ನು ರೈಲಿನಿಂದ ದು, ಅಲ್ಲಿಂದ ಟ್ರಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ರದ ಬೇಲಿಕೇರಿಯಲ್ಲಿ ಹಡಗಕ್ಕೆ ತುಂಬುವ ರೀತಿಯೂ ಸಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ೂಲಕವೂ ಈ ರೀತಿಯ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಎಷ್ಟೋ ಕಾಲ ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸಿದೆ. ೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಅದಿರು ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಅತ್ಯವಶ್ಯ. ಲಿಕೇರಿಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಹಡಗುಗಳು ದಂಡೆಯಿಂದ ೫-೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಗರು ಹಾಕಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲಿವರೆಗೆ ಅದಿರನ್ನು ಸಣ್ಣ ನಾವೆಗಳಿಂದ ಸಾಗಿಸಬೇಕು.

ರೈಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೂಡ ಅದಿರು 'ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ. ಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ತುಮಕೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ಗಾಣಿಕೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಕಡಲೂರು ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವಂತೆ ಪಗೊಂಡಿತು. ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ೀರಿಸಿತು. ಒರಿಸ್ಸಾದಲ್ಲಿಯ ಅನೇಕ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಾಗಿಯೇ ಿದಿವೆ. ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣ-ಪಾರದ್ವೀಪಗಳಿಗೆ ಅದಿರು ಸಾಗಿಸುವ ಅನುಕೂಲತೆಗಾಗಿಯೇ ು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡಿವೆ. ಕಾರವಾರ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರು ಎನಿಸಿದರೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಿರು ನಿಕ್ಷೇಪಗಳಿದ್ದರೂ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದಿಲ್ಲ. ಕಾರವಾರದ ಹಿನ್ನಾಡು ನಿಜ ಸಂಪತ್ತಿನ ಆಗರವಾಗಿದ್ದರೂ ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ.

ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಆಫ್ ಅಪ್ಲೈಡ್ ಇಕಾನಾಮಿಕ್ ರಿಸರ್ಚ್ ಸಂಸ್ಥೆ ICAER) ಯವರು ಪೂರ್ವ ಯುರೋಪಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮ ಏಷಿಯಾಗಳಿಗೆ ರತದ ಅದಿರು ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯಿಂದ ನಿರ್ಯಾತಗೊಳ್ಳುವದು ಮಿತವ್ಯಯದ್ದೆಂದು ಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ರವಾರಕ್ಕೆ ರೈಲನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರನ್ನು ಆಕರ್ಷಕ ದರದಲ್ಲಿ ರೈಸಬಹುದೆಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಮಾರ್ಗ ಷ್ಟು ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲ ಎಂದೇ ಹೇಳುತ್ತಿದೆ. ಮದರಾಸಿನ ಮುಖಾಂತರ ೫ ಿಲಿಯನ್ ಟನ್ನು ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಕಾರವಾರ ಮೂಲಕವೂ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ೫-೬ ಿಲಿಯನ್ ಟನ್ನು ಅದಿರು ನಿರ್ಯಾತವಾಗಬಹುದು. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಗಿಸಬಹುದು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಜಿಸುವಾಗ ಅದಿರು ಸಾಗಾಟದ ದೂರವನ್ನು ಯಾವಾಗಲೂ ಮರೆಯಬಾರದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲು ಅರೆಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೋದರೆ ೧೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದು ಎಂದು ಇತ್ತೀಚಿನ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿವೆ. ಅಂಕೋಲಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೋ... ರಸ್ತೆ ಸುಮಾರು ೧೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಇದಕ್ಕೂ ಮಹತ್ವದ್ದೆಂದರೆ ಬರಬಳ್ಳಿ ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲುದಾರಿಯ ದೂರ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ನದ್ದು ಆಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗವೂ ಹೆಚ್ಚು ಸುಲಭವಾದದ್ದು. ಕಾಳಿನದಿ ಎಡದಂಡೆ ಗುಂಟ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಯಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೆ ಬಂದರೆ, ಬರಬಳ್ಳಿ ದಾರಿಯಿಂದ ಕಾಳಿನದೀ ತೀರವನ್ನು ಸೇರಿದರೆ ಜಲಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೂ ಅದಿರನ್ನು ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ (ಈಗ ಕೊಡಸಳ್ಳಿ ಅಣೆಕಟ್ಟು ಬಂದುದರಿಂದ ಜಲಮಾರ್ಗ ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲ). ಕಾಳಿನದೀ ಎಡದಂಡೆಗುಂಟ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಸೇರಬಹುದು. ಕಾರವಾರದ ನೌಕಾನೆಲೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ-ಆಂಧ್ರದ ಒಳನಾಡಿನಿಂದ ಸಿಮೆಂಟು ಪೂರೈಕೆಯೂ ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಬಹುದು.

ಇಂದು ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರಿನ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಮದರಾಸಿಗೆ ವಿಶೇಷ-ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ದಾರಿಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಬೆಳೆದಿದೆಯೆಂಬುದು ಒಂದು ಕಾರಣವಾದರೆ ಪ್ರತಿದಿನದ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವದೂ ಮಹತ್ವದ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಪಶ್ಚಿಮಾಭಿಮುಖ ರೈಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮಾತು ಬಂದಾಗ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ದೂರ ಕೇವಲ ೧೧೬ ಕಿ.ಮೀ., ಸೂಚಿತ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಗೋವಾ (೩೪೬ ಕಿ.ಮೀ.) ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಸಮೀಪದ್ದೆಂದೂ ವಾದಿಸಿದ್ದು ಉಂಟು. ಆದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಮದರಾಸು ೫೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಕಡಿಮೆಯದಲ್ಲ. ಸದ್ಯದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿತು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲುದಾರಿಯ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿ ೧೯೦-೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ಎನಿಸುವಂತೆಯೂ ಆಗಿದೆ. ಅತಿ ಸಮೀಪದ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಮೀಕ್ಷೆ ಇಂದು ಯಾರ ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸಾಲದ್ದಕ್ಕೆ ಕರಾವಳಿಯ ರೈಲಿನ ಆಕರ್ಷಣೆ, ಕಾರವಾರದಿಂದ ಮಡಗಾಂವವರೆಗೆ ರೈಲು ದೊರಕಿಸಿದರೆ ಸಾಕು ಎಂದು ಸೂಚಿಸುವಂತಿದೆ. ಮಡಗಾಂವ ಮುಖಾಂತರ ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸುಮಾರು ೨೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕಾರವಾರ ೩೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಕಾರವಾರಕ್ಕಿಂತ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಸಮೀಪದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ತುಲನಾತ್ಮಕ ದೂರಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ನೋಡಬಾರದು. ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ ರೈಲುದಾರಿ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಬರಬಳ್ಳಿ ಘಟ್ಟದ ಮೂಲಕ ಕಾರವಾರದ ದಾರಿಯೇ ಯೋಗ್ಯವಾದ ದಾರಿ.

ವಿಜಯನಗರದ ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆಗೆ ಶಿಲಾನ್ಯಾಸ ಮಾಡಿದವರೂ ಭಾರತದ ಪ್ರಧಾನಿಗಳೇ. ಈಗ ಕಾರವಾರದ ನೌಕಾನೆಲೆಯ ಶಿಲಾನ್ಯಾಸವನ್ನು ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕಳೆದ ಒಂದು ದಶಕದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳೊಬ್ಬರು ವಿಜಯನಗರ ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆಯ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವಾಗ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿಯ ಅಭಾವ ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆಯೆಂದೂ, ಅದನ್ನು ಆಯಾತ ಮಾಡಲು ಕಲ್ಲಿದ್ದಲು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ತಕ್ಕ ರೈಲು ಇಲ್ಲವೆಂದು ವಾದಿಸಿದ್ದೂ ಉಂಟು. ಮದರಾಸಿನಿಂದ-ಹೊಸಪೇಟೆವರೆಗೆ ಇರುವ ನಿರ್ಯಾತದ ಉಪಯೋಗದ ರೈಲು ಆಯಾತಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗವಾಗಲಾರದೇ? ಮಾರ್ಮಗೋವಾ-ಹೊಸಪೇಟೆವರೆಗಿನ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವೂ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಬರಲಾರದೇ? ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆಗೆ ಕರಾವಳಿ ತೀರದ ನಿವೇಶನವನ್ನು ಹುಡುಕುವ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಾಗ ಮಂಗಳೂರಿನ ಹೆಸರು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಬಂದಾಗ-ವಿಜಯನಗರದ ಕಾರಖಾನೆಯನ್ನು ಬಿಡುವದಕ್ಕೆ -ನೆಪಗಳಿವು ಎನಿಸಿತು. ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆ ಕರಾವಳಿ ತೀರದಲ್ಲಿ-ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿ ಅಲ್ಲ; ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿ ತೀರದ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ-ಒರಿಸ್ಸಾದ ಪಾರದ್ವೀಪದಲ್ಲಿ-! ಎಂದರೆ ಭಾರತ ಸರಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿ ವಿಜಯನಗರವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಗೆ ಸರಿಯಿತು.

ಆ ದೃಷ್ಟಿ ಮತ್ತೆ ನೌಕಾನೆಲೆಯ ಕಾರಣದಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಡಿಬರಬೇಕು. ವಿಜಯನಗರದ ಕಾಲದಲ್ಲಿಯೂ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಮಹತ್ವವಿತ್ತು. ಒಂದೆರಡು ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದೆ ಎಂದರೆ ರೈಲು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬರುವದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರುಗಳು ವ್ಯಾಪಾರ ಆಯಾತ-ನಿರ್ಯಾತಕ್ಕೆ ಹೆಸರು ಪಡೆದಿದ್ದವು. ರೈಲು ಇಲ್ಲದಾಗ ಕಾರವಾರ ಅಂಚೆ ಶಾಖೆಯ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿ, ಈ ಭಾಗದ ಅಂಚೆಸಾಗಾಟ ಸಮುದ್ರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತಂತೆ. ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆತರೆ ಈಗಲೂ ಈ ಬಂದರುಗಳು ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ವಿಜಯನಗರ-ಕಾರವಾರದ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ಉಕ್ಕಿನ ಕಾರ್ಖಾನೆಗೂ-ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ಅನುವು ಉಂಟಾದೀತು. ಬಳ್ಳಾರಿ-ರಾಮದುರ್ಗ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಹಾಸನ- ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ಕೂಡ ವಿಜಯನಗರ ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆಗೆ ಬಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮಾರ್ಗವೆನಿಸಲಿ. ಬಂದರುಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಕಾರ್ಯದ ರೀತಿಯೇ ಈಗ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಟನ್ ಭಾರದ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಇಂದಿನ ಸಾಗರಗಾಮಿಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. ಕಡಿಮೆ ಭಾರದ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಿತವ್ಯಯದ್ದೆನಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಭಾರದ ದೊಡ್ಡ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಆಳದ ರೇವು ಬೇಕು. ಸರಕುಗಳನ್ನು ತುಂಬುವ ಕ್ರಮವೂ ಭವ್ಯಗಾತ್ರದ್ದು. ದಿನವೊಂದಕ್ಕೆ ೧೦-೧೫ ಸಾವಿರ ಟನ್ನು ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಹಡಗದಲ್ಲಿ ಹೇರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೇಕು. ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ ೮೦೦೦ ಟನ್ನು ಅದಿರನ್ನು ತುಂಬುವ

ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಗೋವಾದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣದ ಸಾಗರದ ಬಾಹ್ಯ ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಭವ್ಯ ಯಾಂತ್ರೀಕೃತ ಸರಕು ಹೇರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಂದಿದೆ. ಹಡಗು ನಿಲ್ಲುವಲ್ಲಿಯೇ ಸಾವಿರಾರು ಟನ್ನು ಸರಕನ್ನು ತುಂಬಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆಗಳೂ ಬರಬಹುದು. ಅದಿರು ಕೊಂಡೊಯ್ಯುವ ಹಡಗುಗಳು ಪರದೇಶದಿಂದ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿಯನ್ನು ತಂದು ಇಂಥ ಅವಕಾಶವನ್ನುಂಟು ಮಾಡಬಹುದು. ಕಾರವಾರದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರವನ್ನೂ ಸ್ಥಾಪಿಸಬಹುದು.

ವಿಜಯನಗರ ಪ್ರದೇಶ ಉಕ್ಕು-ಸಿಮೆಂಟು ಪೂರೈಸುವದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಿ, ಕಾರವಾರ ಬಂದರ ಆ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ, ರಸಗೊಬ್ಬರ, ಆಧುನಿಕ ಯಂತ್ರ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿ ನಾಡಿನ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಿ. ಅವುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಸುಭದ್ರ-ಅತಿ ಸಮೀಪದ ರೈಲು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಲಿ. ಆಧುನಿಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಲಿ.

ಫೆಬ್ರವರಿ-೧೯೮೭

೧೧. ರೈಲು-ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಯೋಗ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ್ದಾದರೂ ಅದು ಈಗ ಹೊಸ ರೂಪ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ರೈಲು ಮಿತವ್ಯಯ ಧ್ವನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅಂತರ್ದಹನ ಯಂತ್ರಗಳ ಉಪಯೋಗ ರೈಲಿನಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚಧ್ವನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದಂಥ ವಿಶಾಲ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯೇ ಮಹತ್ವದ ಜೀವನಾಡಿಯಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ್ದು. ಅಂತರ್ದಹನ ಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಚಲಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅತಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಇವುಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಿಸುವಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ. ದೇಶಾದ್ಯಂತ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ನಿರ್ಮಾಣಗೊಂಡು ಸಂಚಾರ ಮತ್ತು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಕ್ರಾಂತಿಯೇ ಆಗಿದೆಯೆನ್ನಬಹುದು. ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳು ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಬಳಸಿದಂತೆ ವೇಗವನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ ಪಡೆದಿವೆ. ಆದರೆ ರೈಲಿಗಿರುವ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಗಾತ್ರ ಸುಖ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ದೊರಕಲಾರವು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದ್ದು ರೈಲಿನ ಗಳಿಕೆಗೆ ಬಾಧೆ ಉಂಟಾದದ್ದೂ ಇದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಇದು ಹೆಚ್ಚು ನಿಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ.

ರಾಷ್ಟ್ರದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ರೈಲು-ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗಳ ಸಹಕಾರ-ಸಂಯೋಗ ಬೆಳೆಯುವದವಶ್ಯ. ನಗರಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳಲ್ಲೂ ಇಂತಹ ಸಂಯೋಗ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿ-ಕಲಕತ್ತ-ಮದರಾಸು-ದೆಹಲಿಗಳಲ್ಲಿ ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧದಲ್ಲಿಯೇ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಭರದಿಂದ ಬೆಳೆದವು. ಟ್ರಾಮ್ ಸಾರಿಗೆಗಳೂ ಬೆಳೆದವು. ಟ್ರಾಮ್ ಲೈನುಗಳೆಂದರೆ ರೈಲುಗಳಿದ್ದಂತೆಯೇ. ಆದರೂ ಹಗುರಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿರುತ್ತವೆ. ಮತ್ತು ನಿಲುಗಡೆಗಳೂ ಹೆಚ್ಚು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಮುಗಳು ಕುದುರೆಗಳಿಂದ ಎಳೆಯಲ್ಪಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಕ್ರಮೇಣ ವಿದ್ಯುತ್ತಿನ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆಯಿತು. ಕೆಲನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಡೀಸೆಲ್ ಚಾಲಿತ ಟ್ರಾಮುಗಳೂ ಇದ್ದವು. ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುಧಾರಿಸಿದಂತೆ ಟ್ರಾಮುಗಳು ನಿಧಾನವೆನಿಸಿ ನಮ್ಮ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಅವುಗಳ ಓಡಾಟ ಕ್ರಮೇಣ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿತು ಸದ್ಯ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕಲಕತ್ತದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಉಳಿದಿವೆ. ಕಲಕತ್ತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಮುದಾರಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನದಾಗಿತ್ತು. ಸದ್ಯ

ಅಮು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದೆ. ಇಡೀ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜಿನ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಇದು ಮೀ.ಗೇಜಿನಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಅಗಲ ಮತ್ತು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಅಗಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ. (೪ ಅಡಿ. ೮ ೧/೨ ಅಂಗುಲ) ಇದೇ ಗೇಜು ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲಿಗೆ ಇದೆ. ಟ್ರಾಮುಗಳ ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವೇಗ ಸುಮಾರು ೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ಆದರೂ ಕಲಕತ್ತದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸುಮಾರು ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಇತರ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಮು ಸೇವೆ ಪೂರ್ತಿ ಮಾಯವಾಗಿದ್ದರೂ, ಕೆಲನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಟ್ರಾಮುಗಳು ಬೇಕು ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಬಲಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ಟ್ರಾಮ್ ಲೈನುಗಳು ಇಲ್ಲವೆ ಟ್ರಾಲಿಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕೆಂದೂ-ಅವೇ ಅಧಿಕ ಪ್ರಯೋಜನ ಕೊಡಬಲ್ಲವೆಂದೂ ತಜ್ಞರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ಲಘು ವಾಹನಗಳು ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯ ಹವಾಮಾಲಿನ್ಯವನ್ನು ತಡೆಯುವದಕ್ಕೂ ಹಿತಕರವೆಂದೂ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರುಗಳ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ೧೦-೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಗಾತ್ರದ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು. ಆದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕೆಲ ವಿಶಿಷ್ಟ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಸ್ತೆ-ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗಳ ಸಹಕಾರದ-ಪೂರಕ ಪ್ರಯೋಜನ ಆವಶ್ಯ. ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಮಾತನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರಾದರೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ವಿಚಾರ ತಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಹೊರಗಿನದೆಂದು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ! ರೈಲು ಶಾಖೆ ಭಾರತ ಸರಕಾರದ ಅತ್ಯಂತ ವಿಶಾಲವಾದ ದೊಡ್ಡ ವಿಭಾಗವೆನಿಸಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಯೋಜನೆಗಳು ರೈಲಿನಿಂದ ಭಿನ್ನವಾಗಿದ್ದರೂ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕೆಲದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ಸಾರಿಗೆಗಳ ಸಹಕಾರ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ನಿಜಾಮ ಸರಕಾರದ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಸ್ಥೆಯವರೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರು ಹಿಂದಿನ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಈಗಲೂ ನೆನೆಯುತ್ತಿರಬಹುದು. ಆಗ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮಧ್ಯೆ ಡೀಸೆಲ್ ರೈಲು ಕಾರುಗಳೂ ಇದ್ದವು (ಬ್ರಾ.ಗೇ.) ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಆವಾರದಿಂದಲೇ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ರೈಲು ಕಂಪನಿಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆ-ಮಡಿವಂತಿಕೆಯನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಕೆಲ ನಗರಗಳ ಮಧ್ಯದ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧೆಯೂ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಏರ್ಪಡಿಸಿದ್ದರು. ಈಗಲೂ ರೇಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ದಿಕ್ಕು ದಿಕ್ಕುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಿದರೆ ಹಿತಕರ. ಅತಿ ದೂರದ ಬಸ್ಸು ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಿಂತ ಇಂಥ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರು ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು

ಸಾರಿಗೆ ಕಂಪನಿಗಳು ರೈಲು ಕಂಪನಿಗಳಂತೆ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದವು. ನಿಯಮಿತತನವನ್ನು, ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟುತನವನ್ನೂ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಅನೇಕ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಈಗ ರಾಜ್ಯಸರಕಾರದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದೆ. ಈ ಸುಸಂಘಟಿತ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತನ್ನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಆಸ್ಥೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಗಳಿಕೆ ಬೆಳೆಸುವಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ರೈಲು ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಡುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರಲ್ಲಿಯೂ ಈ ತಾರತಮ್ಯ ಭಾವನೆ ಬೆಳೆದದ್ದಲ್ಲದೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರ ರೈಲು ಗಳಿಕೆಯಿಂದ ನಮ್ಮ ನಾಡಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನ ಮುಟ್ಟುವದಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುವದಾದರೆ ರೈಲುಗಳು ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಚಿತವಾದವುಗಳಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯ ರಚನೆಯಾದ ನಂತರ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯ ದಿಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಹತ್ವದ್ದಾದರೂ ಆದ್ಯತೆ ಪಡೆಯಬೇಕಿದ್ದರೂ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯೇ ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿ, ಮುಖ್ಯ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಕಡೆಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆಯಾದರೂ ಹಿತವಾಗಿ-ಮಿತವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಮಹಾನಗರಗಳ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ದಿನದಿನಕ್ಕೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಪರಿಹಾರ ರೂಪದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿಷ್ಠೆ ಪ್ರಧಾನ ರೈಲುಗಳ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾತ್ರ ಮತ್ತೆ ಮತ್ತೆ ಕೇಳಬರುತ್ತಿದೆ-ಆದರೂ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ ಇಲ್ಲ.

ಸದ್ಯ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯು ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ನಾಲ್ಕು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ೨೦-೩೦ ಆಸನಗಳ ಚಿಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಳೇಪೇಟೆ ಅವೆನ್ಯೂ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಂದು ೫೦ ಆಸನಗಳ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಹಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ. ಕೆಲವೆಡೆಗೆ ರಸ್ತೆಗಳೂ ಅಗಲ ಆಗಿವೆ. ಕೆಲಕಾಲ ರಸ್ತೆ ರೈಲು(?) ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಜೋಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಂದು ಬೆಂ.ನ.ಸಾ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಗಾತ್ರವೂ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಆದರೂ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಪಕ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಲೇ ಬೇಕೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಆ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ವಾಸ್ತವಿಕ ಅಂಶಗಳ ಪರಿಶೀಲನೆ ಕಂಡುಬರುವದಿಲ್ಲ. ತ್ವರಿತ ಪರಿಹಾರ ಯೋಜನೆಗಳೂ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರಿ ಸುಮಾರು ೩೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ. ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ೧೧೨ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಳೆದರೆ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಗಾತ್ರವೂ ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ಇಂಥ ರೈಲು ಪ್ರಯೋಜನದಿಂದ ನಗರದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಗುಂಟ ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಸದ್ಯದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಲಘುಪ್ರಮಾಣದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು

ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಬಹುದು. ರೈಲಿನವರು ಇಂಥ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸದ್ಯದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಆಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆಯವರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಕಾರುಗಳಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದ ಹೊಸ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ರೈಲು ಸೈಡಿಂಗ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರಚಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಮೀ.ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮಾಡುವದು ತೀರ ಸುಲಭ. ಬ್ರಾ.ಗೇ.ನಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಧ್ಯ. ಇಂಥ ಸೈಡಿಂಗಗಳಿಂದ ಕೆಲ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ರೈಲು ಕಾರು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದು. ಮದರಾಸು ನಗರದಲ್ಲಿ ರೈಲುನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲುಕಂಬಿಗಳ ಮೇಲೆ ಲಾರಿಗಳು ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತಿವೆಯಂತೆ. ಇಂಥ ಉಪಯೋಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಕೆಲ ನಷ್ಟದಾಯಕ ರೈಲ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲು ರಾಜ್ಯಸರಕಾರದ ಸಹಕಾರ ಕೋರುವ ರೈಲಿನವರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡುವಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಹಕಾರ ನೀಡುವದು ಅಸಾಧ್ಯವೆನಿಸಬಾರದು. ಅಪ್ರಸ್ತುತವೂ ಎನಿಸಬಾರದು. ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲುದಾರಿಯ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರಿಗೆ ಮೀಸಲಾಗಿರಿಸಿದರೆ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಬೆಳೆಯಬಲ್ಲವು.

ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಉಗಿಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾದರೂ ಕ್ರಮೇಣ ಡೀಸೆಲ್ ಯಂತ್ರಗಳ-ಇಲ್ಲವೆ ವಿದ್ಯುತ್‌ಯಂತ್ರಗಳ ಉಪಯೋಗವೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ರೈಲು-ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅನೇಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ಸುಧಾರಿತ ವಾಹನಗಳಿಂದ ರೈಲು-ರಸ್ತೆ ಸಹಕಾರದಿಂದ ನಗರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಿ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿ ಮಹಾನಗರದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಪೂರೈಕೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರೇ ಟ್ರಾಮು-ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಪೋಷಿಸಿ ನಗರಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದರು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯವರು ರೈಲು ಕಂಬಿಗಳ ಮೇಲೆ ಹಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಿ. ರೈಲು ಶಾಖೆಯವರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಆಸ್ಥೆ ತೋರಿಸದಿದ್ದರೆ, ನಗರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವ ರೈಲು ಓಡಾಟವನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯವರು ಮುಂದಾದರೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವೆನಿಸಬಾರದು. ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಅವಶ್ಯ ಸಾಧನವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರು ಅದನ್ನು ಬಳಸಬೇಕು, ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಮಹಾನಗರಗಳ ರೈಲು ವಿಕಾಸದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗಳ ಬಂಡವಲಿನಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಪಾಲುಗೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಸೂಚಿಸುವ ರೈಲು ಶಾಖೆಯವರು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಹಕರಿಸಬೇಕೆಂದು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವದು ತಪ್ಪಲ್ಲವಲ್ಲ. ಲಂಡನ್ ಮಹಾನಗರದ ಪ್ರೇಕ್ಷಕರಿಗೆ ರೈಲು-ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಯುಕ್ತ ಟಿಕೆಟ್ (Combined Ticket) ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿಯೂ ಇದೆಯಂತೆ. ನಗರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ

ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲು ರೈಲನ್ನು ಇಲ್ಲವೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಅನುಕೂಲ ಕಂಡಂತೆ - ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು. ಇಂತಹ ಸಂಚಾರಿ ಟಿಕೆಟ್ ಇಡೀ ದಿನ, ಇಲ್ಲವೆ ಎಂದು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು-ಏಳು ದಿನಗಳ ಅವಧಿಯದೂ ಆಗಿರಬಹುದಂತೆ. ನಮ್ಮ ನಗರ ಸಂಚಾರಿಗಳಿಗೂ ಇಂತಹ ಸೌಲಭ್ಯ ಸಿಕ್ಕಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಹೈದರಾಬಾದ್-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಅವಳಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಸಹಕಾರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬರುತ್ತಿದೆಯಂತೆ (Math Modal Transport System). ನಿಜಾಮ ಸ್ಟೇಟ್ ರೇಲ್ವೆಯವರೇ ೧೯೩೦ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ಇಂದು ಅದೇ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ರಾಜ್ಯಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ.

ಜನವರಿ-೧೯೮೫

೧೨. ರೈಲು ಪಾಲಾದ ಕಾಡು

ರೈಲು ಕಾಡಿನ ಪಾಲಾಯಿತೋ, ಕಾಡು ರೈಲು ಪಾಲಾಯಿತೋ? ಎರಡೂ ಮಾತು ಸತ್ಯವೆನಿಸುತ್ತಿರುವದು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಎನ್ನಬಹುದು. ರೈಲು ರಚನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಾಡು ದಿಮ್ಮಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದು ಅಪಾರವಾಗಿ. ಈಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಾಡೂ ಸಾಲದಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರು ಅಸ್ಸಾಮಿನಿಂದ ಮರದ ತೊಲೆಗಳನ್ನು ತರಿಸುವ ಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಸಿಮೆಂಟ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟಿನ ಹಾಸುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹೊರಗೂ ಈಗ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ.

ರೈಲು ಬೆಳೆದಂತೆ ಕಾಡೂ ಕಡಿಮೆಯಾದದ್ದು ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯಿಂದ. ಮುಂಬಯಿ ಸರಕಾರ ಹಿಂದೆ ತೆಂಗಿನ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಾಗಿಯೇ ಕರ್ನಾಟಕದ ದಾಂಡೇಲಿನವರೆಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚಿಸಿತ್ತು. ಅದಷ್ಟೇ ಕಾಲ ಈ ಮಾರ್ಗ ಸರಕಾರ ಅರಣ್ಯಖಾತೆಯ ವಶದಲ್ಲಿತ್ತು. ಮುಂಬಯಿ ಹಡಗುಕಟ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ಹಡಗುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಉತ್ತರಕನ್ನಡದ ಕಾಡಿನ ಪಾತ್ರ ಬಹು ದೊಡ್ಡದಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ರಚನೆಯಾದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇನ್ನಿತರ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕಿತ್ತು. ಹಾಗಾಗದೆ ಹೆಸರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಉಳಿದು ಆ ರೈಲು ಕಾಡುಪಾಲಾದದ್ದು ೩೦-೪೦ರ ದಶಕದ ಕತೆಯಾಗಿದೆ. ದಾಂಡೇಲಿ ಅಳ್ನಾವರದ ೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗ ಉಪಯೋಗ ಕೊಡದೆ ಉಳಿದಿದೆ.

ಮರದ ದಿಮ್ಮಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದೆನಷ್ಟೇ! ವಿಚಿತ್ರ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದಾಗ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಬಿಳಿದೊರೆಗಳು ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಿಂದ ದಿಮ್ಮಿಗಳನ್ನು ತರಿಸಿದ್ದರಂತೆ. ಕ್ರಿಯೋಸೋಟ ಲೇಪನದಿಂದ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ದಿಮ್ಮಿಗಳನ್ನು ೮೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಿಂದ ತರಿಸಿ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರಂತೆ! ಇಂದು ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಹೊಸ ದೊಡ್ಡ ಆಕಾರದ ದಿಮ್ಮಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಅದನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಆಮಿಷ ಒಡ್ಡಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಪಡಿಸಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಒಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ೧೫೦೦ ಹಾಸುಗಳಂತೆ ಒಟ್ಟು ೧೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ೨,೫೦,೦೦೦ ಹಾಸುಗಳು ಬೇಕು. ಇದರ ಬೆಲೆಯೂ ವಿಪರೀತ ಏರಿದ್ದು, ಸಿಕ್ಕುವದೂ ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಆ ದಿಮ್ಮಿಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸದಿದ್ದರೆ ಆ

ತೊಲೆಗಳ ಬೆಲೆಯಷ್ಟು ಹಣವನ್ನಾದರೂ ರಾಜ್ಯಸರಕಾರ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದು ರೈಲು ರಚನಾ ವಿಭಾಗದ ನಿಲುವು ಆಗಿದೆಯಂತೆ! ಕಾಂಕ್ರೀಟು ಹಾಸುಗಳ ಆಧುನಿಕತೆ ಈ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ದೊರಕುತ್ತದೆಯೋ ಏನೋ!! ಮೀಟರ್‌ಗೇಜಿನ ಹಳೆ ಹಾಸುಗಳು ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲದೆಯೇ ಹೋಗುತ್ತವೆ.

ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆಯಲ್ಲಿ ವೆಚ್ಚಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಕಾಡಿನಲ್ಲಿಯ ಕಟ್ಟಿಗೆಯ ಮಾರಾಟದಿಂದಲೇ ದೊರಕಿತಂತೆ! ಅಷ್ಟು ದಟ್ಟವಾದ ಕಾಡು, ಅಷ್ಟು ಸಮೃದ್ಧ ಉತ್ಪತ್ತಿ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅಕ್ರಮ ಸೌದೆ ಸಾಗಾಟ ಹೆಚ್ಚಿ ಈ ಭಾಗದ ರೈಲುಗಳಿಕೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲೂ ಅಕ್ರಮ ಸೌದೆಯ ಹೊರೆಗಳು ಸಾಗಿಸಲ್ಪಡುತ್ತವೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಕಾಡು ರೈಲು ಪಾಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರೈಲು ಗಳಿಕೆಯನ್ನೂ ಕಾಣದೆ ಕಾಡು ಪಾಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಾಗದ ಕಾರಖಾನೆಗಳು ಕಾಡನ್ನು ಕಬಳಿಸಿದ್ದು ಉಂಟು. ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಕಾಡಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಸುಯೋಜಿತ ಕಾಡಿನ ಉಪಯೋಗ ಇನ್ನೂ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲೆಲ್ಲ ಮರದ ತೊಲೆಗಳ ಸಂಗ್ರಹ ಹೇರಳವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಸಂಗ್ರಹ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇರಲಿ. ಹಿಂದಿನ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯೂ ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸಿದ್ದು, ಈಗ ಕಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಚನೆ ಭಾರದ್ದೆನಿಸುತ್ತಿರುವದು ವಿಪರ್ಯಾಸವೆನ್ನಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿಯ ಅರಣ್ಯ ಉತ್ಪತ್ತಿಯ ಲಾಭ-ಲೆಕ್ಕಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲ, ಕಣ್ಣಿಗೆ ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ.

ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆ ಈ ಭಾಗದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಾಡು ಕಣ್ಮರೆಯಾಮುದೇ ಆಗಿದೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ- ತಾಳಗುಪ್ಪ ಭಾಗದ ಕಾಡೂ ಉದ್ಯೋಗಗಳ ನೆಪದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಯಿತು. ಭದ್ರಾವತಿಯ ಕಬ್ಬಿಣ ಕಾರಖಾನೆ ಇದ್ದಿಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಪದ ಕಾಡೆಲ್ಲ ಬಳಕೆಯಾಯಿತು. ಇಂದು ರೈಲು ಬೆಳೆದರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಡು ಮರೆಯಾದೀತು-ಎಂದು ಹೇಳುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಮಾನವನ ಪ್ರಗತಿ ಕಾಡಿನ ನಾಶದೊಂದಿಗೇ ಸಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಕಾಡನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಲ್ಲಿಯೂ ಉಪಯೋಗವಾಗಬಾರದೆಂದಿಲ್ಲ. ಮಾನವನ ಸಂಪರ್ಕ-ಸಂಚಾರ ಸಾಧನೆಗಳು ಕಾಡಿಗೆ ಮಾರಕವಾಗಿಯೇ ಇರಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಂಟ ಮರಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದಂತೆ ರೈಲ್ದಾರಿಗುಂಟ ಮರಗಳನ್ನೂ ನೆಡುವದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿ ಬರಬೇಕಾದ ಕ್ರಮ. ಬೇವಿನ ಮರ, ಹೊಂಗೆಮರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬಲ್ಲವು. ಹೊಂಗೆ-ಬೇವಿನ ಎಣ್ಣೆ ಮಾನವನಿಗೆ ಅತಿ ಮಹತ್ವದ ಉಪಯೋಗ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ ಕಾಲವಿತ್ತು. ಹೊಂಗೆಎಣ್ಣೆ ದೀಪವೇ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತಂತೆ. ನೀಲಗಿರಿ ಎಣ್ಣೆಯೂ ಉಪಯೋಗದ್ದೇ. ಹೊಂಗೆಎಣ್ಣೆ ಡೀಸೆಲ್ ಎಣ್ಣೆಯಂತೆ ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು. ನಾಡಿನ ಕಾಡು ಸಂಪತ್ತನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಬೆಳೆಸಿದರೆ ರೈಲು

ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಮರಗಳ ತಂಪೂ ದೊರಕೀತು. ಸಂಯೋಜಿತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಿಂದ ರೈಲು ಕಾಡನ್ನೂ ಬೆಳೆಸೀತು!

ಸದ್ಯ ಅರಣ್ಯ ಬೆಳೆಸುವ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶೇಷ ಆಸಕ್ತಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದುದು ಸಮಾಧಾನದ ವಿಷಯ. ಆದರೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಖಾತೆಗಳು ತಮ್ಮ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದುದು ಒಂದು ವಿಲಕ್ಷಣ ರೀತಿಯಾಗಿದೆ. ಕಲಕತ್ತ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಂಥ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯಖಾತೆಗಳು ತಮ್ಮ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಕಾಡು ಬೆಳೆಸುವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಹಬ್ಬಬೇಕು. ಇಂಥ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾದ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ರೈಲು ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕಾಡು ಬೆಳೆಯುವಂತೆ ಅರಣ್ಯ ಖಾತೆಯವರೊಂದಿಗೆ ಸಹಕರಿಸಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಬಹುದು. ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲೇ ಯಾವುದಾದರೊಂದು ನೆಪದಿಂದ ತಮ್ಮ ವಾಸ್ತವ್ಯ ಬೆಳೆಸುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯ ಹಿರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನಿಜವಾದ ಕಾಡನ್ನು ಬೆಳೆಸಲಾರರು. ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲೆಲ್ಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಾಡು ಬೆಳೆಸಿ - ಸಂಪತ್ತನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ ಮಾನವನ ವಿಕಾಸ ಕಾಡಿನ ವಿಕಾಸದೊಂದಿಗೆ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಸಾಗಬಹುದೆಂದು ತೋರಿಸಬೇಕು.

ಕರ್ನಾಟಕದ ವನಸಂಪತ್ತು ನಯನ ಮನೋಹರವಾಗಿದೆ. ರೈಲು ಪ್ರವಾಸದಲ್ಲಿ ರಮಣೀಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಇಂದಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಆಕರ್ಷಣೀಯ ನೈಸರ್ಗಿಕ ದೃಶ್ಯಗಳಿವೆ. ಗೋವಾ-ಕರ್ನಾಟಕದ ಗಡಿಯಲ್ಲಿ ದೂಧಸಾಗರ ದೃಶ್ಯವೇ ಅನೇಕ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರದೇಶವೂ ರಮ್ಯದೃಶ್ಯಗಳ ಆಗರವಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಹಗಲು ಪ್ರವಾಸವೇ ಒಂದು ವಿಹಾರವೆನಿಸಬೇಕು. ರೈಲುಖಾತೆಯವರು ಇಲ್ಲಿಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಕಾಡು-ರೈಲು ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಸಹಕಾರದಿಂದ ಬೆಳೆಯಬಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನೂ ತೋರಿಸಬೇಕು.

ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ಕಾಡನ್ನು ಬೆಳೆಸಬಹುದಾದಂತೆ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶದ ನದಿಕೊಳ್ಳಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಆಣೆಕಟ್ಟುಗಳ ಜಲಾನಯನ ಪ್ರದೇಶದ ಲಾಭ ಪಡೆಯುವ ನದೀಪ್ರದೇಶಗಳ ಹಚ್ಚಹಸಿರು ರೈಲಿನಗುಂಟ ಗಿಡಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ. ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರವಾಸದ ಆಯಾಸವನ್ನು ನೀಗಿಸಬಲ್ಲ ಪರಿಸರವನ್ನು ರೈಲಿನವರು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶದ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರದ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಸಂಪರ್ಕವೂ ರೈಲಿನಿಂದಲೇ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು.

ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೇಲ್ವಾರಿಗುಂಟ ವೃಕ್ಷಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಸಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅಂತಹ ಯತ್ನಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ರೈಲು ಪಾಲಾದ ಕಾಡು ಹೆಚ್ಚು ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್-೧೯೮೬

೧೩. ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ರೈಲು

ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಬಂದುದು ೬೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ. ಆದರೂ ಜನರಿಗೆ ಈ ರೈಲಿನ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿಲ್ಲ. ಈ ರೈಲು ಮದರಾಸು ಬಂದರಿಗೆ ಅದಿರು ಸಾಗಿಸುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾತ್ರ ರಚನೆಗೊಂಡಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ರೈ... ಸಂಪರ್ಕ ಕಡಿದು ಹೋಗಿದ್ದರೂ ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುವ ಬಗ್ಗೆ 'ಮೀನ-ಮೇಷ'ಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ತೋರಿವೆ. ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ನಡೆದಾಗಲೇ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಮುಂದಾಲೋಚನೆ ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ವಯೋಜನೆ-ಮತ್ತು ಜನತೆಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಬೇಗನೆ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬ ಕಳಕಳಿ ಕಾಣದಿರುವದು ಒಂದು ವಿಶೇಷವೆನಿಸಿದೆ.

ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಮಾರ್ಪಡಿಸುವ ಎರಡು ಸೂಚನೆಗಳು ಬಂದಿದ್ದವಂತೆ. ಒಂದು ಸುಮಾರು ೩.೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಯೋಜನೆ. ಅನುಕೂಲ ಮಾರ್ಪಾಟುಗಳು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಹೊಸಪೇಟೆ ಮಧ್ಯದ ಎಲ್ಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೂ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡುವದು. ಇನ್ನೊಂದು ಮೂರೇ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ (ಬಳ್ಳಾರಿ, ತೋರಣಗಲ್ಲು, ಹೊಸಪೇಟೆ) ಮಾರ್ಪಾಟಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂ. ಯೋಜನೆ. ಉಳಿದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಈ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ನಿರಾಕರಿಸುವದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ ಎಂದು ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರಂತೆ! ಅದರ ಜೊತೆಗೇ ಈ ಯೋಜನೆ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರವನ್ನೇನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುವದಿಲ್ಲ- ರೈಲು ಖಾತೆಗೆ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚುವದಿಲ್ಲವಲ್ಲ ಎಂದೂ ಉದ್ಗಾರ ತೆಗೆದಿದ್ದರಂತೆ!

ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಮಾರ್ಪಾಟಿನ ಕಾರ್ಯ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆಯೂ ರೈಲುಗಳ ಓಡಾಟವನ್ನು ಮುಂದೆ-ಮುಂದೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆಗಸ್ಟ್ ೧೫ಕ್ಕೆ ಬಳ್ಳಾರಿವರೆಗಿನ ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವದೆಂಬ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಸುಳ್ಳಾಗಿ, ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧೩ಕ್ಕೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨ರ ಶುಭದಿನವನ್ನು ಎದುರು ನೋಡುವಂತಾಯಿತು. ಅದೂ ದಾಟಿತು. ಗಾಡಿಗಳು ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಸೇರುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ಗತವೈಭವದ ವಿಜಯನಗರ ಪ್ರದೇಶ ಇಂಥ ಅಲ್ಪ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಕಾಯಬೇಕು. ತಾಳ್ಮೆಯಿಂದ ಕಾಯಬೇಕು-ಪ್ರಾರಂಭದ ಶುಭದಿನಕ್ಕಾಗಿ!

ಈಗಿನ ಸಿದ್ಧತೆ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ನೇರ ರೈಲಿಗಾಗಿ ಮಾತ್ರ ನಡೆದಿದೆ. ಹೊಸ ಸಂಚಾರ ಸಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಗಮನಿಸಿಯೇ ಇಲ್ಲವೆಂಬುದು ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರ ಹೇಳಿಕೆಯಿಂದಲೇ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ-ಹೈದರಾಬಾದ್, ಹೊಸಪೇಟೆ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಪುಣೆ ಮತ್ತು ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬೀದರಗಳ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರು ಮರೆತರೂ ನಾವು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ.

ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ಕನ್ನಡ ಪ್ರದೇಶ ಅತಿ ಮಂದಗತಿಯ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದೂ ಒಂದು ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವೇ! ವಾಡಿ ಮತ್ತು ರಾಯಚೂರುಗಳ ಮಧ್ಯ ಚಲಿಸುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳ ವೇಗ ೨೪ ಕಿ.ಮೀ. ಸರಾಸರಿ ಮಾತ್ರ. ಇದು ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳ ವೇಗಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ! ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಹಿಂದಿನ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮಿತಿಯಲ್ಲೇ- ಹಳೆ ರೈಲು ವಲಯಗಳ ಸಂಕುಚಿತ ಮಿತಿಯಲ್ಲೇ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿರಬೇಕೇ? ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರು ಗಾಡಿಗಳು ಬಳ್ಳಾರಿ, ಹೊಸಪೇಟೆಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬಾರದೇ? ರಾಯಚೂರು-ಹೈದರಾಬಾದ್ ಗಾಡಿ ರಾಯಚೂರುವರೆಗೆ ಸೀಮಿತವಾದದ್ದು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಕಾಲದ ೫೦ರ, ದಶಕದಲ್ಲಿ-ಆಗಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಏರ್ಪಡಿಸಿರಬಹುದು. ಅವುಗಳು ಈಗ-ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ ವರೆಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿಗೂ ಬರಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಬೀದರ್-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ನಗರಗಳಿಗೆ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕೆಂಬುದು ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರಿಗೆ ತಿಳಿದ ಅಂಶವೇ ಆಗಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ವಿಕಾರಾಬಾದ್-ಬೀದರ್-ಭಾಲ್ಕಿಗಳ ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಭಾಗಗಳಿದ್ದರೂ-ಅವುಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಗಡಿಭಾಗಗಳೇ ಆಗಿವೆ. ಆದವಾನಿ, ಕನ್ನಡ ಪ್ರಧಾನ ಪ್ರದೇಶವೇ. ಮಂತ್ರಾಲಯಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾತ್ರಿಕರೇ ಬಹಳ. ದೂರದೂರಗಳಿಂದ - ರೈಲು ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಾರೆ. ನೇರಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರೆತರೆ-ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಸಿಕ್ಕುವದೆಂಬುದನ್ನು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮರೆಯಬಾರದು.

ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶ ಕಲಬುರ್ಗಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೂ ಶಿಕ್ಷಕರಿಗೂ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ದಿನ ದಿನವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ರಾಯಚೂರು-ಬೀದರಗಳಲ್ಲಿ ವೃತ್ತಿಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ (ಈಗ ಬೀದರದಲ್ಲಿ ಪಶುಸಂಗೋಪನೆ ವಿಶ್ವ-ವಿದ್ಯಾಲಯವೂ ಬಂದಿದೆ). ಬಳ್ಳಾರಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯದ ನೇರ ವೇಗದ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಈ ಬಗೆಗಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿ-ಮದರಾಸುಗಳ ಮಧ್ಯದ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸ್ಥಳ ಪಡೆಯುವದೇ ಕಷ್ಟ. ಮಧ್ಯದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕೇರಳ-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ-ಗುಜರಾತಗಳ ಯಾತ್ರಿಕರ ಅಪಹಾಸ್ಯಗಳಿಗೆ ಗುರಿಯಾಗಿ-ಅಸ್ಪೃಶ್ಯರಾಗಿ ನಿಂತು-ಇಲ್ಲವೆ ಸಾಮಾನುಗಳ ಮೇಲೆ ಕುಳಿತು-ಪ್ರವಾಸ

ಮಾಡುವ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಕನ್ನಡಿಗರಿಗೆ ತಪ್ಪಬೇಕು. ಹಿಂದೊಮ್ಮೆ ನಮ್ಮ ಹಿರಿ ಸಾಹಿತಿಗಳಾದ ದಿ|| ಅ.ನ.ಕೃ. ಮತ್ತು ಮಾಸ್ತಿಯವರೂ ಇಂಥ ತೊಂದರೆಗಳಿಗೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದರಂತೆ. ಸದ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೂ ನೇರಪ್ರಯಾಣಿಕರೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾದ್ದರಿಂದ ಮಧ್ಯದ ಕನ್ನಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಈ ತೊಂದರೆ ಈಗಲೂ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ.

ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಲನಕ್ಕಾಗಿ ಬೀದರ್‌ಗೆ ಸೇರುವದಕ್ಕೆ ನಾವು ಕೇವಲ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕೇ? ರೈಲಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬ ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆಯನ್ನು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲಿ. ರೈಲು ಕೇವಲ ರಾಜ್ಯ ಸೀಮೆಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಕರ್ಯವಲ್ಲ. ದೂರ-ದೂರದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವದರ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಬಾರದು.

ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಉತ್ತರ ಭಾರತೀಯರಿಗೆ ದಕ್ಷಿಣದ 'ಮರೆತುಹೋದ' ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ (Forgotten Empire) ವಿಜಯನಗರದ ನೆನಪನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸುಲಭವಾಗಿ ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ಮಧ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹೊಸಪೇಟೆಗೊಂದು ನೇರ ಬೋಗಿಯನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಇದೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಹೆಜ್ಜೆ. ದೆಹಲಿಯ ಕನ್ನಡಿಗರು "ಪಂಪಾಯಾತ್ರೆ" ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಹೂಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ರೈಲುಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಇಡೀ ಮುಂಬಯಿ-ಮದರಾಸು ಮಾರ್ಗವೇ ದ್ವಿಗುಣಗೊಂಡು ವಿದ್ಯುತ್ತೀಕರಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಇವೆಲ್ಲವುಗಳ ಪ್ರಭಾವ ಬಳ್ಳಾರಿಗೂ ಉಂಟಾಗಬೇಕು. ವಿಜಯನಗರ ಉಕ್ಕು ಕಾರಖಾನೆ-ಈ ಸುಧಾರಣೆಗಳೆಲ್ಲ ಅವಶ್ಯ-ಮತ್ತು ಪೂರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳೇ ಸರಿ.

ಈ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ನ ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯ ಪ್ರಯೋಜನದ ಹರಹನ್ನು ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರು-ಇತರ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಗ್ರಹಿಸಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗಿಂತ- ತಪ್ಪುಗ್ರಹಿಕೆಯವರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಸ್ಯೆಗಳುಂಟಾಗಬಹುದು. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮಾತಿರಲಿ, ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಸಲ ಅಜ್ಞಾನವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಜೋಲಾರಪೇಟೆಯ ಮಾರ್ಗವೊಂದೇ ಕಣ್ಣೆದುರು ಬರುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಸುಮಾರು ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕದ್ದು ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಬರಹಗಾರ ಬಳಗದವರೂ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರ-ರಾಯಚೂರುಗಳು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕವಲ್ಲವೇ? ಇಲ್ಲಿ ಇರುವದೆಲ್ಲ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ಮಾತ್ರ. ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಇಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಸರಿಯಾದರೂ, ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದೆದುರು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವಾಗ ಹೀಗೆ ಹೇಳುವದು ಸಮಂಜಸವಾಗಲಾರದು.

ಡಿಸೆಂಬರ್-೧೯೮೪

೧೪. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನೇ ಕೊಡಲು ಹೊರಟಿಲ್ಲ ನಾನು. ಅವುಗಳ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನೂ ಕೊರತೆಗಳನ್ನೂ ಎತ್ತಿ ತೋರಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಬರೆಯಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ರೈಲುಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆ ಅದರ ಗುಂಟ ಜನವಸತಿಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವದನ್ನು ಕಳೆದ ಒಂದು ಶತಮಾನದ ಪ್ರಗತಿಗತಿಯನ್ನು ನೋಡುವವರು-ಎತ್ತಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಈ ರೀತಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗಿಲ್ಲವೆಂದಲ್ಲ. ಆದರೆ ಆ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಇದ್ದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಚಟುವಟಿಕೆಯ ಕೇಂದ್ರಗಳೆನಿಸಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಜನಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳುಂಟು.

ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಬೆಳೆದ ದೃಷ್ಟಿಯೇ(?) ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ. ಬರಗಾಲದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದ ದಾರಿಗಳು ನಾಡಿನ ಅನೇಕ ವ್ಯಾಪಾರದ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ರೈಲಿನಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿರಿಸಿವೆ. ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿಯೇ ಹಾಕಲಾದ ರೈಲುಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಲ್ಲವೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಮಾತ್ರ ಕಳೆದ ೨-೩ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಪುಣ್ಯಕ್ಷೇತ್ರಗಳೂ-ಗೋಕರ್ಣ, ಉಳವಿ, ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ, ಸವದತ್ತಿ, ಉಡುಪಿ, ಧರ್ಮಸ್ಥಳ, ಶೃಂಗೇರಿ-ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಡೆಗಣಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ.

ವ್ಯಾಪಾರದೃಷ್ಟಿಯೂ ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿಲ್ಲ-ರೈಲುದಾರಿಗಳಿಗೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ಮಹತ್ವದ ಕೇಂದ್ರಗಳು. ನಿಪ್ಪಾಣಿ, ಗೋಕಾಕ, ಸಂಕೇಶ್ವರ, ಇಳಕಲ್ಲು, ರಬಕವಿ, ಬನಹಟ್ಟಿ, ಜಮಖಂಡಿ, ಶಿರಸಿ, ಅಥಣಿ, ಗುಳೇದಗುಡ್ಡ, ಲಿಂಗಸುಗೂರು, ಸುರಪುರ, ಸಿಂಧನೂರು-ಮೊದಲಾದವುಗಳೆಲ್ಲ ರೈಲು ಕಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ವ್ಯಾಪಾರ ಉದ್ಯೋಗಗಳೆಲ್ಲ ರೈಲನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ನಂಬಿಕೊಂಡಿವೆ. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ರೈಲುಸಾರಿಗೆಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ್ದೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ನಮ್ಮ ಜೀವನದ ವೆಚ್ಚವೂ ಹೆಚ್ಚು ಎನಿಸುವದಕ್ಕೆ ಇದೂ ಒಂದು ಕಾರಣವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಗಟು ವ್ಯಾಪಾರದ ಮಳಿಗೆಗಳಾಗಲಿ, ತೈಲ ಸಂಗ್ರಹದ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಲಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಹಳೆ ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬರುವದಿಲ್ಲ. ಊರಿನಿಂದ ಬಹಳ ದೂರವಾಗಿದ್ದು ರಾತ್ರಿ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಚಾರವೇ ಕಡಿಮೆ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶದ್ಧಲ್ಲಿಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೇ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು. ಇಂತಹ ಸ್ಟೇಶನ್‌ಗಳ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿಯೇ "ಕಡ್ಲಿ ಮಟ್ಟಿ ಸ್ಟೇಶನ್ ಮಾಸ್ತರ" ಬಗೆಗಿನ ನಾಟಕವೊಂದು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯಿತು. ನಿರ್ಜನ ಪ್ರದೇಶದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಂಗ್ರಾಮದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಆಕ್ರಮಣಕ್ಕೆ-ದಾಳಿಗೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದವು. ಇಂದಿಗೂ ಧಾರವಾಡದಂತಹ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಕೂಡ ನಿರ್ಜನ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಮೂರು-ನಾಲ್ಕು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ-ರಾತ್ರಿ ಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಬಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಊರಲ್ಲಿ ಹೋಗಲು ಹೆದರುತ್ತಿದ್ದರಂತೆ. ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಸ್ಥಿತಿ ಇಲ್ಲ. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಸ್ಥಿತಿ ಕಂಡುಬರುವದಿಲ್ಲ. ತಮಿಳುನಾಡು ದೇವಸ್ಥಾನಗಳಿಗೆ ಹೆಸರಾದದ್ದು. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿಯೇ ದೊರಕುವ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಅನೇಕ. ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗೆ ಬಂದೊಡನೆ ಪ್ರಶಸ್ತ ಧರ್ಮಶಾಲೆಗಳು-ಛತ್ರಗಳು, ಹೋಟೆಲುಗಳು, ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಇಳಿದುಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ಥಳಗಳು-ಅಂಚೆಕಚೇರಿಗಳು-ತಂತಿಕಚೇರಿಗಳು ಯಾತ್ರಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಅನೇಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಕಿತ್ತೂರು-ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಡೆದು ಕಾಣುವ ಅಸಹಾಯಕತೆ-ನಿರ್ಜನ ಪ್ರದೇಶ-ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ದೀಪಗಳಿಲ್ಲದ ಪ್ರವೇಶದ್ವಾರದ ಬಳಿಯ ಸ್ಟೇಶನ್ ಆವರಣ ರೈಲುಪ್ರವಾಸದಲ್ಲಿ ಅಪನಂಬಿಕೆ ಹುಟ್ಟುವಂತೆ ಮಾಡಿವೆಯೆನ್ನಬೇಕು.

ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಔಟ ಏಜನ್ಸಿಗಳು ಕೂಡ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಗಾಧ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ ಇದ್ದ ಕೆಲವೇ ಔಟ ಏಜನ್ಸಿಗಳಿಗೂ ಧಕ್ಕೆಯುಂಟಾಯಿತು. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯವರೂ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಆಸ್ಥೆ ತೋರಲಿಲ್ಲ. ಕಿತ್ತೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಓಡಿಸುವ ರೈಲು ಕಿತ್ತೂರಿಗೊಂದು ಸಂಬಂಧ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಔಟ ಏಜೆನ್ಸಿಯನ್ನೋ-ಫೀಡರ್ ಸೇವೆಯನ್ನೋ (ಪೂರಕ ಬಸ್ ಸೇವೆಯನ್ನು) ಧಾರವಾಡ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಅಳ್ನಾವರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ಬೆಳೆಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಕಿತ್ತೂರು ಐತಿಹಾಸಿಕ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದ ಊರು. ಹೊಸ ಉದ್ಯೋಗಗಳಿಗೆ ಪರದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ಭಾರತೀಯರ ಬಂಡವಲು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಔದ್ಯೋಗಿಕ ನಿವೇಶನದ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಹೆಣ್ಣುಮಕ್ಕಳಿಗಾಗಿ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಶಾಲೆ ಪಡೆದಿದೆ. ಇಂಥ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಆವರಣದಿಂದಲೇ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಬೇಕು. ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಳು ಬೆಳೆದದ್ದು ಹೆಚ್ಚು ಪರಕೀಯವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಜನತೆಯ ಅಭ್ಯುದಯದ ಒಂದು ಅಂಗವಾಗಿ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯಾದದ್ದು ಕಡಿಮೆ ಎಂತಲೇ ರೈಲುಗಳು ಜನರಿಂದ ದೂರ-ಊರಿನಿಂದ ದೂರ ಸರಿಯುತ್ತಿದ್ದವೇನೋ! ಪರದೇಶಿ

ಕಂಪನಿಯ ರೈಲುಗಳು ಸರಕಾರದ ವಶಕ್ಕೆ ಬಂದ ಮೇಲೂ ಯೋಗ್ಯರೀತಿಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣವೂ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಊರ ಹೊರಗೆ ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದದ್ದೇ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅದರ ಬಳಿಯೂ ರೈಲು ದಾರಿಯ ಅಕ್ಕ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿಯೂ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಗದಗ, ಹಾವೇರಿ, ಬ್ಯಾಡಗಿ, ರಾಣಿಬೆನ್ನೂರು, ಕರ್ಜಗಿ, ಗುಡಿಗೇರಿ, ಸವಣೂರು ಮೊದಲಾದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಊರಿನಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿವೆ-ಊರಿನಿಂದ ಬೇರ್ಪಟ್ಟಂತಿವೆ. ಗೋಕಾಕ ರೋಡ್, ಘಟಪ್ರಭಾ, ರಾಯಬಾಗ ಮೊದಲಾದ ನಿಲ್ದಾಣದ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಮುಖ್ಯ ಊರಿನಿಂದ ಪಿಂಗಡಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ. ಹರಿಜನ ಕೇರಿಯಂತೆ ಮೂಲಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ದೂರವಾಗಿವೆ. ಬೆಳಗಾವಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗೆ ಬಂದೊಡನೆ ಒಂದು ಮಹಾನಗರದ ಕಲ್ಪನೆ ಮೂಡಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವೊಂದಿದೆ. ಚಂದಗಡ, ಗೋವಾಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ-ಇದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ನಿಲ್ದಾಣವೆನ್ನಬಹುದು.

ಮುಂಬಯಿ ಉಪನಗರದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿಯ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಯೇ ಪೇಟೆ, ಸಿನಿಮಾ ಮಂದಿರಗಳು, ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಇಂಥ ಒಂದು ಸೌಲಭ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲ. ಧಾರವಾಡದಂಥ ಶೈಕ್ಷಣಿಕ ಮತ್ತು ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣ ಇರಬೇಕು. ಅಂಬಿಕಾನಗರಕ್ಕೆ, ಸವದತ್ತಿಯ ಎಲ್ಲಮ್ಮನ ಗುಡ್ಡಕ್ಕೆ, ಕಿತ್ತೂರಿಗೆ ಹೋಗಬಯಸುವ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದಲೇ ಬಸ್‌ಗಳು ದೊರಕುವಂತಾಗಬೇಕು. ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬದಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಪೇಟೆಯಿರುವದು -ಒಂದಾದರೂ ಸಿನಿಮಾ ಮಂದಿರ-ಇದ್ದರೆ ರೈಲು ಮಹತ್ವವನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಮಹತ್ವದ್ದು. ಬಂದರುಗಳ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ಬೆಳೆಯುವಂತೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವದೂ ಸಹಜವಾದದ್ದೇ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ರೈಲಿನವರೂ-ನಗರ ಸಭೆಯವರೂ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ರೈಲಿನವರು ತಮ್ಮ ಅಧೀನದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಇರಿಸಿಕೊಂಡು ಪ್ರತ್ಯೇಕತಾಭಾವದಿಂದ ವರ್ತಿಸಿದರೆ ನಿಲ್ದಾಣದ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆಯಲಾರದು. ರೈಲಿನ ಆದಾಯವೂ ಹೆಚ್ಚಲಾರದು. ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗೆ ಒಂದೆರಡು ಜೋಪಡಿಗಳಂತಹ ವಸತಿಗಳಿದ್ದರೆ ಶೋಭೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಲಾರದು. ರೈಲುಖಾತೆಯವರು ತಮ್ಮ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುವ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಮಾರುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನಿರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರಂತೆ. ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬಳಿಯ ಇಂತಹ ನಿವೇಶನಗಳು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ವಿನಿಯೋಗವಾಗಬೇಕು. ನಗರಸಭೆಯವರು, ಪುರಸಭೆಗಳು, ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳು ಇತ್ತ ಲಕ್ಷ್ಯ ಪೂರೈಸಬೇಕು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ ಒಂದು ಮಹಾನಗರವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಉಪನಗರಗಳ

ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ರೈಲುದಾರಿಯೂ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಬೇಕು. ಎಂದರೆ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಪೂರಕ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಪ್ರವಾಸಿ ಮಂದಿರಗಳು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಹೋಟೆಲ್‌ಗಳೂ ಬರಬೇಕು. ಕಲ್ಯಾಣ ಮಂಟಪಗಳೂ ಬೆಳೆಯಲಿ. ದೇವಾಲಯಗಳೂ ಬೆಳೆಯಲಿ. ಅಷ್ಟು ದೂರವಲ್ಲದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶಾಲಾಕಾಲೇಜುಗಳು ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಅಥವಾ ಕಾಲೇಜು-ಶಾಲೆಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರವೆನಿಸುವ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೂ ನಿರ್ಮಾಣ ಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

ನಮ್ಮಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಊರಿನಿಂದ ದೂರವಾಗಿರುವದೇ ಸ್ವಾಭಾವಿಕವೆಂದು ಜನರು ನಂಬಿಕೊಂಡಂತಿದೆ. ದಾವಣಗೆರೆ, ಅರಸೀಕೆರೆ, ಹಾಸನ, ತುಮಕೂರು, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮೊದಲಾದ ಹಳೆ ಮೈಸೂರಿನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಊರಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಿಯೇ ಇವೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಸೂಕ್ತ ಪ್ರವಾಸ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಗಾಡಿಗಳ ಕೊರತೆ. ಮತ್ತು ಸುತ್ತು ಸುತ್ತಾದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸುಲಭವಾಗಿ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗೇ ಇದ್ದ ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣ ಈಗ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಬೇರೊಂದು ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣ ೧೯೭೭ರಿಂದ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ ಯಂತೆ. ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಮಹತ್ವದ ಸಾರಿಗೆಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿದ್ದು ಅದರ ಸಮೀಪದಲ್ಲಿಯೇ ಸೂಕ್ತ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವದು ಅವಶ್ಯ. ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗಿನ ದೃಶ್ಯ ಈಗ ಎಷ್ಟೋ ಸುಧಾರಿಸಿದೆ. ೫೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯ ದೃಶ್ಯ ಅಸಹ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಮಾನ್ಯ ನಿಜಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರಥಮ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾದಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗೆ ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ಬೆಳಗಿನ ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ "ಬಯಲು ಕಡೆಗೆ" (ಬಹಿರ್ದೆಸೆಗೆ) ಉಪಯೋಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶವೇ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೀಳುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಖಂಡಿಸಿದ್ದರು. ಮುಂಬಯಿ ಉಪನಗರ ರೈಲು-ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಳಗಿನ ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಇಂಥ ದೃಶ್ಯ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿತ್ತು. ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿ ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಈಗ ಸುಧಾರಣೆ ಆಗಿದೆ. ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ದೊರಕುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳಯಬೇಕು. ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವಿಶಾಲವಾದ ಹೊಸ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬರಬಾರದೆಂದಲ್ಲ. ಆದರೆ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿಯ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಯಾವಾಗಲೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಾರದು. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ - ರೈಲುಸಾರಿಗೆ ಜನರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಪೂರಕವಾಗಿರಬೇಕು. ನಾಡಿನಲ್ಲೆಲ್ಲ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲೇ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲದ್ದು.

ಭಾರತಾದ್ಯಂತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ ಕರ್ನಾಟಕದವರೂ ಅಂತಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬಯಸಿದರೆ ತಪ್ಪಲ್ಲ.

ನಾಡಿನ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ರೈಲಿಗೆ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಒದಗಿಸುವ ಹೊಣೆ-ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಹೊಣೆ ಸರಕಾರದ್ದು. ಕನ್ನಡನಾಡ ಜನತೆ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗಬಾರದು. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಉಪಯೋಗವೂ-ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರ-ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರಗಳು ಪರಸ್ಪರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಜನತೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು.

ಡಿಸೆಂಬರ್-೧೯೮೪

೧೫. ವರ್ಗ್‌ರ (ಸ)ಹಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು

ವರ್ಗಭೇದ ವರ್ಣಭೇದಗಳನ್ನು ಅಳಿಸಿ ಹಾಕುವ ಆದರ್ಶವಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವ ಭಾರತ ಸರಕಾರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸುವದಕ್ಕೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟದ್ದುಂಟು. ಭಾರತದ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದೊಡನೆಯೇ ಈ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ನಾಡು ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ಹೊಸದರಲ್ಲಿ 'ಜನತಾ ಗಾಡಿ'ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿತು. ಆದರೆ ರೈಲು ವರ್ಗಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆಯೇ? ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳು ಇದ್ದರೆ ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ೭-೮ ವರ್ಗಗಳಿರುವದನ್ನು ಗುರುತಿಸಬಹುದು. ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ದೇಶದಲ್ಲಿ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಗಳಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಬೆಳೆದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಇಂದು ಪ್ರವಾಸವನ್ನು ಯಾವ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತಂದಿದೆಯಲ್ಲ-ನೋಡಬೇಕು. ಸಮಾಜವಾದಿ ಧೋರಣೆ ತಳೆದಿರುವ ಸರಕಾರದ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿಯೇ ನಾಲ್ಕಾರು ವರ್ಗಗಳ ಸಂಚಾರಗಳು ಇಂದು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಯುರೋಪಿನಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಮೂರು ವರ್ಗಗಳಂತೆ! ಅಮೇರಿಕದಲ್ಲಿಯೂ ಮೂರು ವರ್ಗಗಳಿವೆಯಂತೆ! ಜೀವನದಲ್ಲಿ ವರ್ಗರಹಿತ ಪ್ರವಾಸದ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡಲಾಗಿದೆಯಂತೆ.ಆದರೂ ಪರದೇಶದ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವರ್ಗವೇ ಅಲ್ಲಿದೆಯಂತೆ. ಆವರ ಅಲ್ಲಿಯೂ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಗಗಳಿವೆಯಂತೆ.

ಭಾರತದ ರೈಲು ವರ್ಗಗಳ ಇತಿಹಾಸ ಸ್ವಾರಸ್ಯಮಯವಾಗಿದೆ. ಮೂರನೇ ವರ್ಗವೆಂದರೆ ಕೀಳುಭಾವನೆ ಉಂಟಾಗುವಂತಹ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಬ್ರಿಟಿಷರು ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಉಂಟುಮಾಡಿದ್ದರು. ಬಿಳಿದೊರೆಗಳ ಆಳ್ವಿಕೆ ರೈಲು ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಅತಿ ಪ್ರಖರವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿತ್ತು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯರಿಗೆ ಆಸನಗಳೇ ಇಲ್ಲದ ವಾಹನಗಳನ್ನು (ಬೋಗಿ- Seatless coaches) ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತಂತೆ. ಬೆಂಚುಗಳ ಮೇಲೆ ಕೂಡುವುದನ್ನು ತಿಳಿಯದ ಜನರಿಗೆ ಆಸನಗಳು ಏಕೆ ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ ಅವರದಾಗಿತ್ತಂತೆ! ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬಂಗಾಲದ ಪ್ರಮುಖರಿಂದ ಪ್ರತಿಭಟನೆಗಳೂ ಬಂದಿದ್ದವಂತೆ. ರೈಲು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಜನರು ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಚೌಕಾಸನಗಳನ್ನು ತಂದು ಕೂಡಬಹುದೆಂದೂ ವಾದ ಮುಂದೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತಂತೆ. ಕ್ರಮೇಣ ಈ ಸ್ಥಿತಿ ಬದಲಾಗಿ ಮರದ (ಕಟ್ಟಿಗೆಯ) ಆಸನಗಳು ಬೆಂಚಿನ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದದ್ದೇ ದೊಡ್ಡ ಸಾಧನೆಯೆನಿಸಿತ್ತು. ಸುಮಾರು ೧೩೦ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಇದು ಮೂರನೇ

ವರ್ಗವೆಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಬರುವ ಮೊದಲೇ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ಒದಗಿತ್ತು. ಬಿಳಿಯರೆಲ್ಲ ಮೊದಲನೇ ಮತ್ತು ಎರಡನೇ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಸ್ಥಳ ಸಿಕ್ಕರೆ ಮಾತ್ರ ಭಾರತೀಯ ಮಹನೀಯರೂ ಇಂಥ ಮೇಲಿನ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಬಹುದಿತ್ತಂತೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಆಫ್ರಿಕಾದಲ್ಲಿಯ ಇಂತಹ ಒಂದು ಸನ್ನಿವೇಶವೇ ಮಹಾತ್ಮಾಗಾಂಧಿಯವರ ಸ್ವಾಭಿಮಾನವನ್ನು ಕೆರಳಿಸಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಭಾರತದ ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಅಲ್ಲ ಅಂಗ್ಲೋ-ಇಂಡಿಯನ್ (ವರ್ಣಸಂಕರದ) ಜನರೇ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದರು. ಅವರು ಬಿಳಿಜನರ ಪರವಾಗಿಯೇ ಭೇದಭಾವವನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಭಾರತೀಯರು "ಇಂಟರ್ ಕ್ಲಾಸ್" ಮತ್ತು ಸೆಕೆಂಡ್ ಕ್ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವದು ಅತಿ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಮಾತಾಗಿತ್ತು. ಮಹಾತ್ಮಾಗಾಂಧಿಯವರು ಅಂತಹ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯನ್ನು ಬದಿಗಿರಿಸಿ ಮೂರನೇ ವರ್ಗದಲ್ಲೇ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವದಾಗಿ ನಿರ್ಧರಿಸಿದರು. ಮಹಾತ್ಮ ಪ್ರಭಾವ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ಅವರು ಮೂರನೇ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವದೂ ಕಷ್ಟದ್ದಾಯಿತು. ಅವರ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಶೇಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸಿತು. ಮಹಾತ್ಮರ ಮೂರನೇ ವರ್ಗದ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚದ ಬಗ್ಗೆ ಒಮ್ಮೆ ದಿ. ಸರೋಜಿನಿ ನಾಯ್ಡುರವರು ಹಾಸ್ಯ ಮಾಡಿದರಂತೆ. ಆ ಮಾತೇ ಬೇರೆ.

ಮೂರನೆಯ ವರ್ಗ ದೇಶಭಕ್ತರ ವರ್ಗ 'ಗಾಂಧಿ ಕ್ಲಾಸ್'ವೆನಿಸಿದ್ದು ಮಹಾತ್ಮಾಗಾಂಧಿಯವರಿಂದಲೇ. ಭಾರತ ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ನಂತರ ಕೇವಲ ಮೂರನೆ ವರ್ಗದ ಬೋಗಿಗಳನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಗಾಡಿಗಳು ಕೆಲವು ರೂಢಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದವು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದಾಸ್ಯದ ನೆನಪಿನ ವರ್ಗಗಳು ಹೋಗಿ ನಿರಕ್ಷರರೂ ಸುಲಭವಾಗಿ ತಿಳಿಯುವಂತೆ I, II, III, ವರ್ಗಗಳು ಬಂದವು. ರೈಲಿನ ಮೇಲಿನ 1, 2, 3 ಅರೇಬಿಕ್ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿದರು. ಕೆಲ ಮಹತ್ವದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ I class ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸಿದ್ದಲ್ಲದೆ, ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ರದ್ದುಗೊಳಿಸಿದ್ದೂ ಉಂಟು. ಆದರೆ ಭಾರತದ ನಾಗರೀಕರು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಾಗಿ ಈ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ವಿಶೇಷತಃ ಅಧಿಕಾರಿ ವರ್ಗ, ಅತಿಪ್ರತಿಷ್ಠಿತ ಜನ-ತುಂಬ ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಗಾಯಿತು. ಎಂತಲೇ IIs ಎಂಬ ವರ್ಗವೂ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿ ಬಂತು. ಕ್ರಮೇಣ III ನೇ ವರ್ಗವೂ ಹೋಗಿ I ಮತ್ತು II ವರ್ಗಗಳಷ್ಟೇ ಉಳಿದವು. ಆದರೂ ೭-೮ ವೈವಿಧ್ಯಗಳನ್ನು ಇಂದಿಗೂ ಕಾಣಬಹುದು.

ದೂರದ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕ್ರಮೇಣ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸಿತು. ೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ನ ಮೇಲೆ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವವರಿಗಾಗಿ ಒಂದು ವಿಶೇಷ ಬೋಗಿ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಮುಖ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಣಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮಲಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿ ೨ ಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ೩ ಮಟ್ಟದ (2 -Tier, 3- Tier) ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳೂ ರೂಪ ಪಡೆದವು. ಇವುಗಳು ಹಿಂದಿನ

ಇಂಟರ್ ವರ್ಗದಂತೆಯೇ ಎನ್ನಬಹುದು. ಕೇವಲ ಆರಕ್ಷಿತ ಆಸನಗಳದ್ದೇ ಒಂದು ಬೇರೆ ಬೋಗಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಇಂಥ ಆರಕ್ಷಿತ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ನೆಲಕ್ಕೆ ಹಾಸಿಕೊಂಡು ಮಲಗುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಕೊರತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಇಂದು ವಾತಾನುಕೂಲದ ಮೊದಲನೆ ವರ್ಗವೂ ಇದೆ. ವಾತಾನುಕೂಲಿತ ಎರಡನೆ ವರ್ಗವೂ ಇದೆ. ಎರಡನೆ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ೨ ಮಟ್ಟದ್ದು- ೩ ಮಟ್ಟದ್ದು ಎಂಬ ವೈವಿಧ್ಯವೂ ಉಂಟು. ಎರಡನೆ ವರ್ಗದ ವಾತಾನುಕೂಲಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಕೇವಲ ಸುಖಾಸನಗಳ (chair car) ಗಾಡಿಗಳೂ ಇವೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಭೋಜನದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇದ್ದು ಅದರ ವೆಚ್ಚ ತಿಕೀಟಿನ ದುಡ್ಡಿನಲ್ಲಿಯೇ ಸೇರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ರೈಲುಪ್ರಯಾಣ ಕೆಲವೆಡೆ ವಿಮಾನ ಪ್ರಯಾಣದಂತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ.

ಭಾರತ ವರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತೀವ್ರ ಭಾವನೆ ಹೊಂದಿದ ದೇಶ. ಇಂದು ಅನೇಕ ವರ್ಗಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದರೂ ವರ್ಗರಹಿತ ಗಾಡಿಗಳ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ತೋರುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ವರ್ಗದ ಬೋಗಿಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸ್ತ್ರೀಯರಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಬೋಗಿಗಳಿಲ್ಲ. ಇದ್ದ ಬೋಗಿಗಳೆಲ್ಲ IIನೇ ವರ್ಗದವೇ! ಉಪನಗರದ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ವರ್ಗಭೇದ ಅವಶ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬಲವಾಗಿದೆ. ಜನತಾ ಸರಕಾರ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಆಳುತ್ತಿದ್ದಾಗ ವರ್ಗರಹಿತ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೊಸ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಬಂದು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದವು. "ಗೀತಾಂಜಲಿ" ಕೇವಲ II ಕ್ಲಾಸ್ ರೈಲುಗಾಡಿಯಾಗಿ ಬಂತು. ಆದರೆ ಆ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಅತಿವೇಗ ಗಾಡಿ (super fast) ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ವಿಶೇಷ ಆಕರ್ಷಣೆ ಇದೆ. ಇಂದಿಗೂ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ.

ರೈಲು ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ಜಪಾನು ದೇಶದ ಪ್ರಗತಿ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣವಾದದ್ದು. ಅತಿ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಮನೆಯ ವಾತಾವರಣ ಕಲ್ಪಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರಂತೆ. ಅಲ್ಲಿ ರೈಲಿನ ಅನೇಕ ಸುಧಾರಣೆಗಳಾಗಿದ್ದರೂ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿದೆಯಂತೆ. ಎಂತಲೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಅನೇಕ ವಿಶೇಷ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೋಚ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಟ ಆಡುವ ಅನುಕೂಲತೆ, ಊಟದ ಸೌಕರ್ಯ, ಸ್ನಾನದ ಸೌಕರ್ಯ ಇತ್ಯಾದಿಗಳೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚು ಆಧುನಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿಯ ಪ್ರವಾಸವೇ ಒಂದು ಮನೋಲ್ಲಾಸದ ವಿಹಾರವೆನಿಸುವಂತಿದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆದಿವೆ. ಆದರೆ ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯವುಳ್ಳ ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಪರದೇಶದ ಪ್ರವಾಸಿಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು, ಅವರ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ.

4

ತಾಜ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇಂಥ ಆಕರ್ಷಕ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲೊಂದು. ದೆಹಲಿ-ಆಗ್ರಾಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಈ ಗಾಡಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಗ್ವಾಲೇರ್‌ವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದಿದೆ.

ಅದರಂತೆಯೇ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ವೃಂದಾವನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಟಿಪ್ಪು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ದೆಹಲಿ-ಜಯಪುರ ಮಧ್ಯೆ ಪಿಂಕ್‌ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೀ.ಗೇ.ನಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ಸೌಕರ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದವು. ಟಿಪ್ಪು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಹೊಂದುವ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದಿನ ರೈಲುಖಾತೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ್ದರು. (ಇದೇ ಪ್ರಣಾಲಿಯಲ್ಲಿ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಂದಿವೆಯಲ್ಲವೇ?) ಹಿಂದೆ ಫ್ರಾಂಟಿಯರ್ ಮೇಲ್ ಮತ್ತು ಡೆಕ್ಕನ್ ಕ್ವೀನ್ ಮೊದಲಾದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಮೇಲ್ತರಗತಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾತ್ರ ಇತ್ತು. ಈಗ II ಕ್ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬಹುದು.

ಹಿಂದಿನ ಮಹಾರಾಜರುಗಳ ವಿಶೇಷ ಆಸ್ಥೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಬೆಳೆಸಲು ಸಹಾಯಕವಾಗಿತ್ತು ಎನ್ನಬಹುದು. ಮೈಸೂರು ಮಹಾರಾಜರ ಸರಕಾರದವರೇ ತಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆಲ್ಲ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರು. ಅದರಂತೆ ಗುಜರಾತದಲ್ಲಿಯೂ ವಿವಿಧ ಮಹಾರಾಜರ ಪ್ರಯತ್ನದಿಂದಲೇ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೆಳೆದವು. ಈಗಲೂ ಮಹಾರಾಜರ "ಸಲೂನು" ಎಂಬುದು ಸುಸಜ್ಜಿತ ಕೋಚು ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಈಗ ರೈಲು ಮ್ಯೂಜಿಯಂದಲ್ಲಿದೆ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಅರಮನೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದೂ ಪ್ರವಾಸೀ ಆಕರ್ಷಣೆಗಾಗಿಯೇ! ಹಿಂದಿನ ಅರಮನೆಗಳು ಇಂದು ಪಂಚತಾರಾ ಭವನಗಳಾದವು. ನಮ್ಮ ವಿಮಾನಯಾನಕ್ಕೂ "ಮಹಾರಾಜರ ಹೆಸರು" ಬಂದಿರುವಾಗ ರೈಲುಗಳೇಕೆ ಹಿಂದುಳಿಯಬೇಕು? ರೈಲುಗಳ ಮೇಲೆ ಚಲಿಸುವ ಅರಮನೆ ಕೂಡ ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದೆಯೆಂಬುದು ವಿಶೇಷ. ದೆಹಲಿ-ಜಯಪುರಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು ವಿಶೇಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ತರಲಾಗಿತ್ತು.

ಮಹಾರಾಜರ-ಬಿಳಿ ದೊರೆಗಳ ಅಂತಸ್ತಿಗೆ ತಕ್ಕ ಕೋಚುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ ನಮ್ಮ ರೈಲುಗಳು ಅವರ ಠೀವಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಸೇವಕರ ವಿಶೇಷ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದನ್ನು ನಾವು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ವೈವಿಧ್ಯಗಳನ್ನು ನಾವು ನೋಡಬಹುದು. ಊಟದಲ್ಲಿಯೂ ಸ್ಪಷ್ಟ ವರ್ಗಭೇದವಿತ್ತು. ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಪದ್ಧತಿಯ ರೈಲು ಡೈನಿಂಗ್ ಕಾರುಗಳು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿದ್ದವು. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರವೇಶ ಸುಲಭವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಶಾಕಾಹಾರಿ, ಮಾಂಸಾಹಾರಿ ಊಟದ ರೀತಿಯಂತೂ ಇದ್ದದ್ದೇ. ಭಾರತೀಯ ಮಾಂಸಾಹಾರದಲ್ಲಿಯೂ ಹಿಂದೂ-ಶೀಖರಿಗಾಗಿ 'ಝಟಕಾ', ಮುಸಲ್ಮಾನರಿಗೆ 'ಹಲಾಲ' ಎಂಬ ಭೇದವೂ ಉತ್ತರ ಭಾರತದಲ್ಲಿತ್ತು. ಅಷ್ಟೇ ಏಕೆ? ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ "ಹಿಂದೂ ಪಾನೀ" "ಮುಸಲ್ಮಾನ್

5

ಪಾನೀ" ಎಂಬ ನೀರಿನ ಭೇದವೂ -ನೀರು ಒದಗಿಸುವವರಿಂದ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಉಪಾಹಾರ ಮಂದಿರಗಳಲ್ಲೂ ಈ ವೈವಿಧ್ಯಗಳು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದವು.

ಇಂಥ ವೈವಿಧ್ಯಗಳು ಈಗ ಹೋಗಿವೆ. ಕೆಲ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಊಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಶಾಕಾಹಾರ-ಮಾಂಸಾಹಾರದ ಭೇದ ಮಾತ್ರ ಉಳಿದಿದೆ. ಊಟದ ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ (Pantry car)-ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ-ಪ್ಯಾಕೆಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಮೊಸರನ್ನ, ಕಲಸನ್ನ, ಹುಳಿಯನ್ನ ಮೊದಲಾದವುಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸ್ಥಿತಿ ಜಪಾನ್-ಅಮೇರಿಕಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವದಕ್ಕಿಂತ ತೀರ ಭಿನ್ನವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಅತಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಸರಕಾರ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೊಡುವ ರಜಾ ರೈಲು ಸವಲತ್ತುಗಳಿಂದಲೂ ಇದು ಬೆಳೆದಿದೆ. ಮೊದಲನೆ ತರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಸವಲತ್ತು ಪಡೆಯುವವರೇ ಹೆಚ್ಚು. ಇಲ್ಲವೆ ಸರಕಾರಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರೂ ಇದ್ದಾರೆ.

ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟೊಂದು ರೈಲಿನ ವರ್ಗಗಳು ಇದ್ದರೂ ಸುದೈವದಿಂದ ಸಾಮಾಜಿಕ ವರ್ಣಭೇದಗಳನ್ನು, ಜಾತಿಗಳನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ಮಾಡಿದವುಗಳಲ್ಲ. ರೈಲು ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನೂ, ಸೌಹಾರ್ದವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಭಾರತದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇನ್ನೂ ಸುಧಾರಿಸಬೇಕು. ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಸುಧಾರಿಸಬೇಕು. ವರ್ಗರಹಿತದ್ದಾಗದಿದ್ದರೂ ವರ್ಗಸಹಿತದ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬಹುಜನಕ್ಕೆ ಮುಟ್ಟುವಂತಾಗಬೇಕು.

ಅಕ್ಟೋಬರ್-೧೯೮೫

೧೬. ಭಾವೈಕ್ಯದ ಭಾರತೀಯ ರೈಲು

ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿ-ಜಮ್ಮು ತಾವಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಗಾಡಿಯೊಂದು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟು ೩೭೬೭ ಕಿ.ಮೀ.ನ ಈ ದೂರವನ್ನು ಸುಮಾರು ೬೭ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವ ಈ ಗಾಡಿ ಹನ್ನೊಂದು ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಇದೊಂದು ಅಪರೂಪದ ವಿಶೇಷ ಗಾಡಿಯೆಂದೂ ರಾಷ್ಟ್ರದ ಭಾವೈಕ್ಯಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವದ್ದೆಂದೂ ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಸ್ಪರ್ಶಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಹಿಮಸಾಗರ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ಈ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಯಾವ ನಗರಕ್ಕೂ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮದು ಈ "ಹನ್ನೊಂದರಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದಾಗಿಲ್ಲ", "ಹತ್ತರ ಕೂಡ ಹನ್ನೊಂದೂ" ಎನಿಸಿಲ್ಲ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯ ಭಾವೈಕ್ಯದ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಕಳೆದ ಒಂದು ದಶಕದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಬೇರೆ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿವೆ. ಕಲಕತ್ತ-ಜಮ್ಮುತಾವಿ, ಪುಣೆ-ಜಮ್ಮುತಾವಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ದಕ್ಷಿಣ-ಉತ್ತರವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಒಂದಕ್ಕೆ ಹಿಮಗಿರಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರು. ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ ಝೇಲಮ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದ ಉದ್ದ-ಅಗಲಕ್ಕೆ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕಾದದ್ದು ಯೋಗ್ಯವೇ ಸರಿ-ಈ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದಲ್ಲಿ ಲಾಭ-ಹಾನಿ ಲೆಕ್ಕ ಅಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ್ದಲ್ಲವಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸರಕಾರ ಮತ್ತು ಇತರ ಸುಸಂಘಟಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಿಕ್ಕುವ ರಜಾಪ್ರಯಾಣದ ಸವಲತ್ತುಗಳಿಂದಲೂ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೆಚ್ಚಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರೂ, ಭಾರತದ ಅನೇಕ ಭಾಷೆಗಳ ಜನರೂ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕಳೆದ ೩-೪ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿಯ ದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಭಾರತದ ಮೂಲೆ-ಮೂಲೆಗಳಿಂದಲೂ ಜನರನ್ನು ಒಂದೆಡೆಗೆ ಸೇರಿಸುತ್ತಿವೆ. ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡವೇನೂ ಅಪರಿಚಿತ ಭಾಷೆಯೆನಿಸಿಲ್ಲ. ಪಂಜಾಬಿಗಳು, ಗುಜರಾತಿಗಳು, ಮಾರವಾಡಿ ಜನರು ಕೆಲವೊಂದು ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಕನ್ನಡ ಕಲಿತಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕನ್ನಡ, ರೈಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಗುಟ್ಟಿನ ಭಾಷೆಯಾಗಿ ಉಳಿದಿಲ್ಲ.

ತಿರುವನಂತಪುರದಿಂದ-ಮದರಾಸು-ಕಲಕತ್ತಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗುವಾಹಟಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳೂ ದಕ್ಷಿಣ-ಪೂರ್ವಗಳ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಬೆಳೆಸುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕಲಕತ್ತಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಗಾಡಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಇನ್ನೂ ಬಂದಿ...

ಭಾರತದ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ಅವಶ್ಯವೆಂಬ ನೆಪ ಮಾತ್ರ ವಿಚಿತ್ರವಾದದ್ದು. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದರೂ ಕಲಕತ್ತದ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿಲ್ಲವಲ್ಲ. ಮುಂಬಯಿ-ತಿರುವನಂತಪುರದ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಹೋದರೆ, ಒಟ್ಟು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ೯೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟವೂ ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಹತ್ವವನ್ನೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ ಬೆಳೆಸಬಹುದು (ಈಗ ಇಂಥ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ದೊರಕಿದೆ).

ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ಭಾವೈಕ್ಯ ಗಾಡಿಗಳು ಮೀಸಲಾಗಿರಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ಅಜಮೀರ್-ಹೈದರಾಬಾದ್ (ಕಾಚಿಗುಡಾ) ಗಾಡಿಗಳು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. (ಸುಮಾರು ೧೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣ) ಈ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಮಧುರೈವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ವಿಚಾರವಾಗಿಯೂ ರೈಲಿನವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಹೈದರಾಬಾದದಿಂದ-ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಗಾಡಿಗಳ ವಿಚಾರ ಭಾವೈಕ್ಯದ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬಾರದಿರುವದು ಆಶ್ಚರ್ಯದ ಮಾತು. ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಕೂಡ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರವೆಂದು ರೈಲಿನವರು ಗಮನಿಸಿಲ್ಲವೇ? ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹಂಪಿಯ ಕ್ಷೇತ್ರ ಇನ್ನೂ ಅಖಿಲಭಾರತ ಮಟ್ಟದ ಆಕರ್ಷಣೆ ಪಡೆದಿಲ್ಲವೇನೋ! ಅದರಂತೆ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ-ಪಾಂಡಿಚೇರಿ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಬಾರಿ ಓಡಿದರೂ ದಕ್ಷಿಣದ ನಾಲ್ಕೈದು ರಾಜ್ಯಗಳ ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಬಹುದು. ಇದನ್ನು ಎರಡು ರೀತಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಬಹುದು. ಒಂದು ವಾಸ್ಕೋ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮವರಂ-ಕಟಪಾಡಿ-ವಿಲ್ಲುಪುರಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ, ಇನ್ನೊಂದು ವಾಸ್ಕೋ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ. ದಕ್ಷಿಣಭಾರತದ ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಗಳ ಈ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಮಹತ್ವದ್ದಲ್ಲವೇ?

ರಣಜಿ ಟ್ರೊಫಿ ಕ್ರಿಕೆಟ್ ಪಂದ್ಯಾವಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಗೋವಾ ತಂಡವೂ ಆಡಲಿದೆಯಂತೆ. ಆ ತಂಡ ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದು ಒಂದು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ೬೭೩ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ೭೭೨ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಗೋವಾ ತಂಡ ಪಶ್ಚಿಮ ವಲಯದಲ್ಲಿರಬೇಕಿತ್ತು ಎಂದು ವಾದಿಸುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಗೋವೆಯ ಇಂದಿನ ಅನೇಕ ಗಣ್ಯರು ಧಾರವಾಡದ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಲೇಜಿನ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಾಗಿದ್ದರು ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು. ಈ ಕ್ರಿಕೆಟ್ ಪಂದ್ಯಗಳೂ ಗೋವಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ದಕ್ಷಿಣವಲಯದೊಂದಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ರೈಲು ಓಡಾಟವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವವೆಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಬಹುದು. ಅದರಂತೆ ಮಿರಜಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ-ಕಟಪಾಡಿ- ತಿರುಚಿರಪಳ್ಳಿ-ಮದುರೈಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ-ಆಂಧ್ರ-ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಭಾವಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದಲ್ಲವೇ? ಸುಮಾರು ೧೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನ ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ

೪೦ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಬಹುದು. ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕವೂ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತ ದಲ್ಲಿದೆಯೆಂಬ ಭಾವನೆಯನ್ನು ತಮಿಳುನಾಡಿನವರಿಗೆ ಮನದಟ್ಟಾಗಿಸುವಂತಹದು. ಎರಡು ರೈಲು ವಲಯಗಳ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ಸೌಹಾರ್ದ ಹೆಚ್ಚಿಸುವಂತಹದು.

೧೯೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿಯಿಂದ ಎಲ್ಲ ರಾಜ್ಯಗಳ ರಾಜಧಾನಿಗಳಿಗೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ದೊರಕಿದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಕೇರಳದ ಗಾಡಿಯೊಡನೆ ತಳಕು ಹಾಕಲಾಗಿತ್ತು. ಎಂತಲೇ ಆಗಿನ ಗಾಡಿಗಳು ಕೇರಳ ಕರ್ನಾಟಕ (ಅಥವಾ ಕೆ.ಕೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್) ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅವುಗಳು ಬೇರ್ಪಟ್ಟು ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿ ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ದೆಹಲಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಗಳ ಮಧ್ಯ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವಾರದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ದಿನ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಇವೆರಡನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ ಪ್ರತಿದಿನ ದೆಹಲಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಬೆಂಗಳೂರು. ಆಂಧ್ರ-ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಿಸುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದವರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಯಾವ ಅನುಕೂಲತೆಯೂ ಇಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಯೋಚನೆಗೆ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಕೆಲ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ವಿರೋಧ ಪ್ರಕಟವಾಯಿತಂತೆ. ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗಿನ ವಿಸ್ತರಣೆ ಒಪ್ಪದಿರುವದು ಭಾವೈಕ್ಯಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವೇ? ಆ ವಿರೋಧಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವ ಕೊಟ್ಟು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸದಿರುವದು ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಭೂಷಣವೇ?

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ದೆಹಲಿಗೆ ವಾರದಲ್ಲೊಂದು ಸಲ ಓಡುವ ಜನತಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ದೌಂಡ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿರುವದು ಹೆಚ್ಚು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾದದ್ದು. ತಿರುವನಂತಪುರದಿಂದ ಅಹಮದಾಬಾದದ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ಇದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಹಿಮಸಾಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಇದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಈ ವಿಶೇಷ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ಭಾವೈಕ್ಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲೂ ಪಾಲುಗೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಹನ್ನೊಂದನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಕಾಶ್ಮೀರದ ರಾಜರನ್ನೂ ಆಕರ್ಷಿಸಿತ್ತಂತೆ. ಕಾಯಕದ ಮಹಿಮೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸಿತ್ತಂತೆ!! ಮಧ್ವ-ಶಂಕರರು ಹಿಮಾಲಯದೆತ್ತರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ದಿಂದಲೇ ಹೋಗಿ ತಲುಪಿದ್ದರಲ್ಲವೇ?

ವಿಶಾಲ ಭಾರತದ ರೈಲುಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವಾಗ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣ ತಿಂಡಿ ತೀರ್ಥಗಳನ್ನು ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ರೈಲುಗಳೇ ಕಡಿಮೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನೆತ್ತಿ ತೋರಿಸುವ

ತಿಂಡಿಗಳು ಅಷ್ಟು ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದಿಲ್ಲವೇನೋ! ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಾಣದ ಉಡುಪಿಯವರು ಭಾರತದ ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಭೋಜನಾಲಯಗಳನ್ನು ಉಪಾಹಾರ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ದಿಗ್ವಿಜಯವೆಂದೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ವಿಶಿಷ್ಟ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಿಲ್ಲವೆಂದೇ ತೋರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ವೈವಿಧ್ಯಪೂರ್ಣ ಆಹಾರ ಪದ್ಧತಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಬೆಳವಲಿನ ಆಹಾರಗಳೇ ಬೇರೆ. ಮಲೆನಾಡಿನ ತಿಂಡಿಗಳೇ ಬೇರೆ. ಈ ವೈವಿಧ್ಯಗಳಲ್ಲೂ ಒಂದು ಏಕತೆ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ್ದೆನಿಸುವ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವಿದೆ. ಅದನ್ನು ಉಡುಪಿಯವರು ಭಾರತದಲ್ಲೆಲ್ಲ ತೋರಿಸಲಿಲ್ಲವೇನೋ! ಉಪ್ಪಿಟ್ಟು-ದೋಸೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಮೈಸೂರು-ಕೋಲಾರ ಸೀಮೆಯ ರಾಗಿಮುದ್ದೆ ರೈಲು ತಿಂಡಿಯೆನಿಸಿಲ್ಲ. ಮದ್ದೂರುವಡೆ ಮದ್ದೂರನ್ನು ದಾಟಿ ಹೋಗಿಲ್ಲ. ಬಂಗಾಲದ ರಸಗುಲ್ಲ, ಗುಜರಾತದ ಢೋಕಲಾಗಳು ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಿಗಡಬು ಹೆಸರು ಪಡೆದಿಲ್ಲ. "ಹೆತ್ತುಪ್ಪ ಕರಿಗಡಬಿನ ನಾಡು" ಕನ್ನಡದ ಕವಿಗಳು ವರ್ಣಿಸಿದರೂ ಭಾರತದ ಇತರರಿಗೆ ಆ ರುಚಿಯನ್ನು ತೋರಿಸಿಲ್ಲ. ಉತ್ತರದ 'ಪರಾಠಾ'ಗಳು ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದಂತೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಹೋಳಿಗೆ ಕೋಡಬಳೆಗಳು ರೈಲು ಉಪಾಹಾರ ಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಸೇರಿಲ್ಲ. ಸರ್ವಜ್ಞ ಹೇಳಿದ ಬೆಳವಲದ ಮೇಳವನ್ನು ಭಾರತಕ್ಕೆ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ. ಜೋಳದಾ ಬೋನಕ್ಕೆ ಬೇಳೆಯ ತೊವ್ವೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಕಾಳಮ್ಮ ಕರೆದ ಹೈನು ಒದಗಿಸುವ ರೈಲು ಆಹಾರ ಇನ್ನೂ ಬರಬೇಕೇನೋ! ಭಾರತದ ಮೇಳವನ್ನು ಪ್ಯಾರಿಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದಾಗ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳ ರುಚಿ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೇ? ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೆಳವಲದ ರಾಯಚೂರು ಮೂಲಕ ಹೋಗುವದಾದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ತಿಂಡಿಗಳ ಪರಿಚಯವಾಗುತ್ತಿದೆಯೇ? ಭಾವನೆಗಳು ಐಕ್ಯವಾಗುವದಕ್ಕೆ ತಿಂಡಿಗಳದ್ದೂ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಲ್ಲವೇ? ಗೋದಿಹುಗ್ಗಿ, ಮೃಷ್ಟಾನ್ನಗಳು-ತಂಬಿಟ್ಟು ಕರದಂಟುಗಳು ಅಖಿಲ ಕರ್ನಾಟಕದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಪಡೆದಿವೆಯೇ?

ಭಾರತದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗೂ ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಭಾವೈಕ್ಯವೆಂದೇ ಆಗಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವೆಂದೇ ಆಗಲಿ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಸಂಪರ್ಕಗಳೆಂದೇ ಆಗಲಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಕೆಲವೇ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಈ ಎಲ್ಲ ರಂಗಗಳಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುವ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೂ ಹಿಂದುಳಿದದ್ದೆನಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ-ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯೊಂದೇ ಈ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲಾರದು. ಹೃದಯ ಪರಿವರ್ತನೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವದ್ದು. ಉಳಿದ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ಅನಂತರ ಸುಲಭವಾಗಿ ಬಂದಾವು. ಹಿಂದಿನ ಶತಮಾನಗಳಲ್ಲಿ "ಪ್ರವಾಸಿ ಕಂಡ ಇಂಡಿಯಾ"ದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಹತ್ವ ಕಂಡುಬಂದಿದ್ದರೆ, ಈ 'ರೈಲುಯುಗದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡನಾಡು ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣದ ಭಾಗವೆಂದೆನಿಸಬಾರದು! ಭಾರತದ ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಲ್ಲಿ ರೈಲಿನದು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಾಗಿದೆಯಲ್ಲವೇ?

ನವೆಂಬರ್-೧೯೮೫

೧೭. ಸಂಕುಚಿತ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್

ವಿಜಯನಗರವೆಂದೊಡನೆ ವಿಶಾಲ ಭಾವನೆ, ಅಭಿಮಾನಗಳು ಕನ್ನಡಿಗರ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮೂಡುತ್ತವಂತೆ. ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ಸಂಕುಚಿತ ಭಾವನೆಗಳೇ ಎದ್ದು ಕಾಣುತ್ತಿವೆಯಲ್ಲ!

ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ನಡುವೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಹೈದರಾಬಾದ್-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಮಧ್ಯದ ವೇಗದ ಗಾಡಿ ವೆಂಕಟಾದ್ರಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುವ ಗಾಡಿಯಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್-ತಿರುಪತಿಗಳಿಗ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಅದು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ತಡೆಯೊಡ್ಡಿತು. ಉಳಿದ ಜೋಡಣೆಗಳಿಗೆ ಧಕ್ಕೆ ಬರಲಿಲ್ಲ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಗಾಡಿ-ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದು ಕೆಲಕಾಲ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದವರೆಗೂ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಬಿಜಾಪುರ-ಬಾಗಲಕೋಟೆಗಳ ಜನರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಅನುಕೂಲ ಸಮಯದ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವಂತೆಯೇ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸಂಕುಚಿತಗೊಂಡು, ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗಿನ ವೇಗದ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ಇಲ್ಲದಾಯಿತು. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇಜ್ ಗಾಡಿಗಳಂತೂ ಮಾಯವಾದವು.

ವಿಜಯನಗರದ ಬಗ್ಗೆ ವರಕವಿ ಬೇಂದ್ರೆಯವರು ಹೇಳಿದ ಮಾತು ನೆನಪಾಗುತ್ತದೆ. "ದೊಡ್ಡವರದೆಲ್ಲವೂ ದೊಡ್ಡದೆನ್ನುವ ಮಾತು ಸುಳ್ಳಲ್ಲ" ಎಂದರು. 'ಸಾಸಿವೆಕಾಳ ಗಣಪ ಎಂದರೇ ಬೃಹದಾಕಾರದ ಮೂರ್ತಿ. ಕಡಲೆಕಾಳು ಗಣಪ ಇನ್ನೆಷ್ಟು ಭವ್ಯವೋ?' ಎಂದು ಉದ್ಗಾರ ತೆಗೆದರು. ಆದರೆ ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಆ "ದೊಡ್ಡತನ"ದ ಅರಿವಾದಂತಿಲ್ಲ. ಎಂತಲೇ ಒಂದು ಕಿರಿಮಾರ್ಗದ ಗಾಡಿಗೆ ಹಿರಿದಾದ ಹೆಸರು ಕೊಟ್ಟು ತಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕತನವನ್ನು ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ವಿಜಯನಗರದ ವಿಶಾಲತೆಗೆ-ಘನತೆಗೆ, ಆ ಹೆಸರಿನ ಯೋಗ್ಯತೆಗೆ ಸರಿಹೊಂದುವ ಗಾಡಿಯೆಂದರೆ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿಯ ದೀರ್ಘಪ್ರಯಾಣದ ಅನುಕೂಲತೆ ಒದಗಿಸುವ ಓಡಾಟವು. ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಉದ್ದದ ಪ್ರವಾಸ ಸಿಕ್ಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ದಿಂದ ಗುಂಟೂರುವರೆಗಿನ ಸುಮಾರು ೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗ ಅದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತವಾದದ್ದು. ವೇಗದ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೮ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಬಹುದಾದ ಪ್ರಯಾಣವಿದು. ಅದೇಕೋ ರೈಲಿನವರ ದೃಷ್ಟಿ ಇತ್ತ ಹೋಗಿಲ್ಲ. ವಿಜಯ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲೆಲ್ಲ

ಹಬ್ಬಿತ್ತು. ಗೋಮಾಂತಕದೊಂದಿಗೂ ಸಂಬಂಧ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆದ್ದರಿಂದ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕೇವಲ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರಬೇಕಿಲ್ಲ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶವಲ್ಲಿಯೂ ವಿಜಯನಗರ ಹೆಸರಿನ ಬಗ್ಗೆ ಅಭಿಮಾನವಿದೆ. ಆದರ ಇದೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸಂಕುಚಿತಗೊಂಡಿದ್ದೇಕೆ?

ಈ ಗಾಡಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಅನುಕೂಲತೆಗಳೂ ಅಷ್ಟು ಹಿತಕರವಲ್ಲ. ಗುಂತಕಲ್ಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ತಿರುಪತಿಯ ಯಾತ್ರಿಕರು ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ೨-೩ ಗಂಟೆ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿರಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭವೂ ಇದೆ. ತಿರುಪತಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕುವ ಗಾಡಿ ಇದೊಂದೇ ಆದರೂ, ಗುಂತಕಲ್ಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗುವ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಸಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಅನವಶ್ಯಕ ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ವಿಳಂಬ ಯಾವಾಗಲೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತಾಪದಾಯಕ ವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೇಸರವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ಬೇಸರದ್ದು ಎಂದು ಮನದಟ್ಟಾಗಿಸುವದಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕದವರಿಗೇ ಮೀಸಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಉಂಟು ಮಾಡಿದ್ದಾರೇನೋ! ತಿರುಪತಿ 'ಕ್ಷೌರ' ದಂತೆಯೇ ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಈ ದೀರ್ಘ ವಿರಾಮವೂ ಕುಪ್ರಸಿದ್ಧ (ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಕೊಲ್ಲಾಪುರ-ತಿರುಪತಿ ಮಧ್ಯದ ಹರಿಪ್ರಿಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯೂ ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗಂಟೆ ತಂಗುತ್ತದೆ).

ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ದೂರದ ವೈಶಾಲ್ಯತೆ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲವಾದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಕರವಾದ ಸಮಯದಲ್ಲಾದರೂ ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವದೇ ಕಡಿಮೆ. ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಅವು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಹೇಗೆ ಪಡೆದಾವು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ವಯೋಜನೆಗಳಂತೂ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳ ಅನುಕೂಲತೆ ಜನರಿಗಾಗಿ ಇಲ್ಲ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಜನರಲ್ಲೂ ಬೆಳೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ರೈಲಿನವರು. ಗಾಡಿಗಳು ಹೇಗೋ ಓಡುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಜನ ಬೇಕಾದರೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲಿ, ಇಲ್ಲವೆ ಬಿಡಲಿ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯೇ ಸ್ಫುಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ಭಾವನೆ ಸರಕಾರದ ಒಡೆತನದ ರೈಲಿಗೆ ಶೋಭಿಸುವಂಥದಲ್ಲ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ಲು ೨೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಸುಮಾರು ೫-೬ ಗಂಟೆಗಳ ಪ್ರಯಾಣದ್ದು. ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಅಪರಾತ್ರಿಯ ೩ ಗಂಟೆಯ ಗಾಡಿಗೆ ಅಲ್ಲಿಂದಲೇ ಹೊರಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಂತೂ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್-ತಿರುಪತಿಗಳಿಂದ ಬಂದ ಜನರೇ ಈ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವರೆನ್ನಬಹುದು. ಈ ಅನುಕೂಲತೆ ಇರಲಿ. ಆದರೆ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಗಲಿನ ವೇಗದ ಗಾಡಿಯಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಈ ವೇಗದ ಗಾಡಿ ಲೋಂಡಾದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಗೋಮಾಂತಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಒಳಗೊಂಡರೆ

ಗೋವಾ-ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದ್ದೂ, ಉಪಯುಕ್ತವೂ ಆಗುತ್ತದೆ. ಗೋವಾ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಮದರಾಸಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮೂಲಕ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮದರಾಸಿನಿಂದ ೪೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಗುಂತಕಲ್ಲು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಜಂಕ್ಷನ್ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ಮದರಾಸಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಹಗಲಿನ ಗಾಡಿಯ ಅನುಕೂಲತೆ ಪಡೆದಿಲ್ಲ. ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಮದರಾಸು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದೇ ಹೆಸರಿಡಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮದರಾಸುವರೆಗೆ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡುವಂತಾಗುವ ಪೂರ್ವಸಿದ್ಧತೆ ಇದಾಗಬೇಕು. ಎಂದರೆ ಗೋವಾದಿಂದ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮದರಾಸುವರೆಗೆ ಮಹತ್ವದ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮುಖ್ಯ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜಿ- ಮುಂಬಯಿಗಳ ಮಿಶ್ರ ಗಾಡಿಗೆ (ಮೀ.ಗೇ + ಬ್ರಾ.ಗೇ.) ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿಟ್ಟಂತೆ, ಗೋವಾ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಮದರಾಸು ಗಾಡಿಗೆ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಹೆಚ್ಚು ಶೋಭಿಸೀತು. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರೇಣಿಗುಂಟವರೆಗಿನ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾಗ ರಾಯಲಸೀಮೆಯೆಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದದ್ದು. ಅಲ್ಲಿಯ ಜನರಿಗೆ 'ವಿಜಯನಗರ' ಎಂಬ ಹೆಸರು ಅಭಿಮಾನ ತರುವಂತಹದೇ. ವಿಜಯನಗರ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಕೇವಲ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಸೂಕ್ತ ಎಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ರೈಲಿನವರು ತೆಗೆದುಹಾಕಬೇಕು. ಕೃಷ್ಣದೇವರಾಯ ಹೆಸರಿನ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಅನಂತಪುರದಲ್ಲಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ವಿಶಾಲವಾದ ದೂರದ ಗಾಡಿಗೆ ವಿಜಯನಗರ ಹೆಸರು ಇಟ್ಟರೆ, ಅದರ ಘನತೆಗೆ, ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಗೆ ತಕ್ಕದ್ದಾದೀತು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ರೈಲು ವಿಭಾಗದವರು ಸಂಕುಚಿತತನವನ್ನು ಬಿಡಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯನ್ನು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ರೈಲು ಕೇಂದ್ರವನ್ನಾಗಿ ಬೆಳೆಸುವದಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕೃತ್ರಿಮವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಒಂದು ಟರ್ಮಿನಲ್ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೆನಿಸುವದಕ್ಕಿಂತ ಪೂರ್ವಪಶ್ಚಿಮ ಹಿರಿ-ಬಂದರುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಮಹತ್ವದ ಕೂಡು ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡೆಯಲಿ. ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಮಹತ್ವದ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಲಿ. ಗೋವಾ-ಲೋಂಡಾಗಳ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಒಂದೂ ನೇರಗಾಡಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ದಾಟಿ ಗದಗು- ಗುಂತಕಲ್ಲು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗದಂತಿರುವ ಕಾಲ್ಪನಿಕ ಲಕ್ಷ್ಮಣರೇಖೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಬೇಕು. ವಿಜಯನಗರದ ಸೀಮೆಯ ದರ್ಶನ ದಕ್ಷಿಣದ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ದೊರಕುವಂತೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಮದರಾಸಿನಿಂದ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗದಗ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರದ ರೈಲಿನ ಮೂಲಕಲ್ಪನೆ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಮೂಡಿದ್ದು ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದೊಳಗಾಗಿ ರೂಪ ತಾಳುವಂತೆ ದೂರದೃಷ್ಟಿಯ ಯೋಜನೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ರೈಲು ವಿಭಾಗದ್ದಾಗಬೇಕು. ವಿಜಯಗನರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದರೆ ಇದು.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೧೯೮೪

೧೮. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳು

'ಶ್ರೀರಂಗ'ರು ಒಮ್ಮೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಧಾರವಾಡದವರೆಗೆ ಮೇಲ್ ಟ್ರೇನಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿ ತಡವಾಗಿ ತಲುಪಿ, "ಇದು ಮೇಲೂ ಅಲ್ಲ, ಫೀಮೇಲೂ ಅಲ್ಲ" ಎಂದು ನಗೆಯಾಡಿದರಂತೆ. ಹೌದು, ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಇಂದು 'ಸತ್ವ'ವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡ ಗಾಡಿಗಳಾಗಿವೆ-ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಟ್ಟಿಗೆ-ಹೇಳುವದಾದರೆ ಒಂದು ಕಾಲವಿತ್ತು. ಪುಣೆ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗೆ ಮೇಲುಮಟ್ಟದ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆ. ಶ್ರೀರಂಗರೂ ಈ ಭಾಗದ ಅನೇಕ ಗಣ್ಯರೂ ಈ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಯ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಅನೇಕ ಸಲ ಪಡೆದದ್ದುಂಟು. ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಚೆನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಪುಣೆಯವರೆಗೂ ನಡೆದೇ ಹೋದರಂತೆ! ರೊದ್ದ ಶ್ರೀನಿವಾಸರಾಯರು ಭಾಗೇಶಃ ನಡೆದು ಪುಣೆ ತಲುಪಿದ್ದರಂತೆ. ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿಯ ಸಂಗತಿಗಳಿವು. ತದನಂತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮಹನೀಯರುಗಳೆಲ್ಲ ವಿಶೇಷತಃ ಕಿತ್ತೂರು ಕರ್ನಾಟಕದ ಗಣ್ಯರೂ-ಅಗಣ್ಯರೂ ಮುಂಬಯಿ ಪುಣೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬಂದದ್ದು ಈ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳಿಂದಲೇ. ಅಂದಿನ ಜನಜೀವನ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಈ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಿತ್ತು ಎಂದರೂ ಸಲ್ಲುವದು. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ವೃತ್ತಪತ್ರಗಳು ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಯಿಂದಲೇ ಬರಬೇಕು. ಅಂದಿನ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಪತ್ರಿಕೆಯಾದ "ಟೈಮ್ಸ್" ಓದುವ ಜನ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. 'ಬಾಂಬೆ ಕ್ರಾನಿಕಲ್' ಕೂಡ ಮೇಲ್‌ನಿಂದಲೇ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. 'ಟೈಮ್ಸ್' ಪತ್ರಿಕೆಯನ್ನು ಊರಲ್ಲೆಲ್ಲ ಹಂಚುವ ಜನರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆ ಆಗ! ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಜನಕ್ಕೆ "ಬುದ್ಧಿ" ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುವ ಮರಾಠ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಿಗೂ ಇದೇ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿದ್ದವು. ಆಗ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿ ಹತ್ತಿದರೇ ಸಾಕು ಮರಾಟಿ ಮಾತನಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಕನ್ನಡ ವೀರರಿಗೂ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೊರತೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿ ಪುಣೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ರಾತ್ರಿ ೯.೩೦ಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯನ್ನು ಮರುದಿನ ೧೦ ಗಂಟೆಗೆ ಸೇರುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆ ಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬರಲು ಬಹಳ ಅನುಕೂಲಕರವಾದ ಗಾಡಿ ಇದಾಗಿತ್ತು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯು 'ಛೋಟಾ ಮುಂಬಯಿ' ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಆಗ ಬೆಳಗಾವಿ, ಧಾರವಾಡಗಳು ಛೋಟಾ ಮಹಾಬಳೇಶ್ವರ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಕಾಲವದು. ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿಯ ಅಧ್ಯಾಪಕರೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದವರೇ. ಬೆಳಗಾವಿ ಬಡವರ ಮಹಾಬಳೇಶ್ವರ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಸರಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೆಮ್ಮೆಪಡುತ್ತಿದ್ದರಂತೆ. ಇಂದು ಮಹಾಬಳೇಶ್ವರವೂ ಮುಂಬಯಿಯೂ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಉಳಿದಿವೆ. ಹಿಂದಿನ 'ಛೋಟಾ'

ಗಳು ಬಡತನಗಳು ಮಾತ್ರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿರವಾಗಿ ಉಳಿದಿವೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮನಸ್ಸಿನ 'ಭೋಟಾ'ತನ, ಬಡತನ ಉಳಿದಿರುವುದೇ ನಮ್ಮ ದುರ್ದೈವ.

ಕಾಲ ಬದಲಾಯಿತು. ಬದಲಾದಂತೆ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಯೂ ತನ್ನ ಸತ್ವವನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳತೊಡಗಿತು. ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಯ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯನ್ನು ಕಂಡುಕೊಂಡ ನಮ್ಮ ಶಾಸಕ ಮುಖಂಡರು ತಮ್ಮ ಊರಿಗೆ ಆ ಗಾಡಿಯು ನಿಲ್ಲುವಂತಾದರೆ ಪರಮ ಸಾಧನೆಯೆಂದುಕೊಂಡರು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ನಿಲ್ಲುವಂತಾದ ಮೇಲೆ ಆ ಗಾಡಿಯ ವೇಗ ಕುಗ್ಗಿತು. ಇಂದು ಅದು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಯಾಗಿದೆ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳೂ ಬೆಳೆದವು. ಅನೇಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳಿಲ್ಲ. ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿ ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆ ಗಾಡಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸುವದು ಸಮರ್ಪಕವಲ್ಲ. ಚಿಕ್ಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಅಂಚೆ ವಿತರಣೆಗಾಗಿ ಪರ್ಯಾಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಸಿರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹಿಂದಿನ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಇದ್ದ ಡೈನಿಂಗ್ ಕಾರ್ ಕೂಡ ಈಗ ಇಲ್ಲದಾಗಿದೆ. ಪುಣೆಯಿಂದ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ದಾರಿ ಹಿಂದೆ ೧೨ ಗಂಟೆಗಳದ್ದಾಗಿದ್ದರೆ-ಆ ಅವಧಿ ೧೫ ಗಂಟೆಗೇರಿತು. ಆಮೇಲೆ ಪುಣೆಯ ಸಂಪರ್ಕದ ಪುಣ್ಯವೂ ತಪ್ಪಿಹೋಯಿತು ಆ ಗಾಡಿಗೆ... ಪುಣೆ-ಮಿರಜಿ ಮಾರ್ಗದ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ. ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗೆ ಬಂದೊದಗಿದ ಈ ಸತ್ವಹೀನತೆ ನಮ್ಮ ಜನಜೀವನದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೀತಿಯಿಂದ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿದೆ.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಅಂಚೆಗಾಗಿ ಓಡುವ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳೆನಿಸಿದ್ದವು. ಇಂದು ಬೇರೆ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲೂ ಟಪಾಲು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಯೆಂಬುದು ನಿಜವಾದರೂ ಆಗಿನ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳ ಪಾತ್ರ ದೇಶದ ಅಂಚೆ ವಿತರಣೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಪ್ರತಿ ಶನಿವಾರ ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಲಂಡನ್‌ಗೆ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಮೇಲ್ ತಲುಪಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವಂತೆ. ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಭಾಗದಿಂದ ನಮ್ಮ "ಸಾಹೇಬರ" ಅಂಚೆಗಳನ್ನು ಮುಂಬಯಿ ತಲುಪಿಸುವ ಹೊಣೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಪುಣೆ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳದು. ವಿಶೇಷತಃ ಶುಕ್ರವಾರದ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳದಾಗಿತ್ತು. ಸಾಹೇಬರ ರೀವಿಯಲ್ಲಿಯೇ-ಶಿಸ್ತಿನಿಂದಲೇ ಆ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟುತನವೂ ಆ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಅಂಟಿಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಆಳರಸರು ಭಾರತ ಬಿಟ್ಟು ತೊಲಗಿದ ಮೇಲೆ ಆ ಹಿಂದಿನ ಪದ್ಧತಿಗಳು ಇನ್ನೂ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿವೆ-ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟುತನ, ಶಿಸ್ತುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು!

ಇನ್ನೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಬದಲಾವಣೆಯಾದದ್ದು ದಕ್ಷಿಣ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರವೆನಿಸಿದ್ದ ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕ-ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗವಾದಾಗ, ಅಂಚೆಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಪುಣೆಯವರೆಗೂ ಎಂದಿನಂತೆಯೇ ಸಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದಾಗ ನಮ್ಮ "ಮುಖ್ಯ" ಮಾರ್ಗ ಮಿರಜಿಗೇ ಮೊಟಕುಗೊಂಡಿತು. ಕರ್ನಾ[illegible] ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂಚೆವಲಯವೇ ರೂಪಗೊಂಡಿತು. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಇನ್ನೂ ಅಂಚೆಪಾ[illegible] ಸಿಬ್ಬಂದಿ

ಇನ್ನು ಮದರಾಸು-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಮೇಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳಾದರೂ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಸೌಕರ್ಯ ತೀರ ಸ್ವಲ್ಪ. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ರಾಯಚೂರುಗಳು ಪಡೆಯುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಲ್ಲವಲ್ಲ! ಇನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಭಾಗದ ದಾರಿಯಾಗಲಿ, ಬಿಜಾಪುರದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಲಿ, ಹಾಸನದವರಾಗಲಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಮಂಗಳೂರು ದಾರಿಯಾಗಲಿ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿ ಎಂಬ ಶಬ್ದದ ಅರ್ಥವನ್ನೇ ಹುಡುಕಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೊಸ ಆರ್.ಎಂ.ಎಸ್. ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಉದ್ಘಾಟಿಸಿದರು. ಆಗ ರೈಲು ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಉಪಸ್ಥಿತರಿದ್ದರು. ಅಂಚೆ ವಿತರಣೆಯಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳೂ ಕಾರಣ ಆಗಿವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರಂತೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ -ಕರುನಾಡು ಎತ್ತರ ಗುಡ್ಡಗಾಡಿನ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಕೆಳಗಿನ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಅಂಚೆ ತೀವ್ರವಾಗಿ ತಲುಪುವದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ತೀವ್ರ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ನಡೆದಿವೆ? ಕಳೆದ ಕೆಲ ದಶಕಗಳ ಗತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳು ವೇಗವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಸತ್ವವನ್ನೂ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂಧ ಅಂಚೆ ವಿಳಂಬಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗೂ ಅಂಚೆಗಾಡಿಗಳು ತೀವ್ರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನೂ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನಾಗಿಸಿ ಮೇಲ್‌ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವೇಗವೂ ಬೇಕು. ರೈಲು ವಲಯದವರೂ-ಅಂಚೆವಲಯದವರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಚಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುವರೇ? ಅಥವಾ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅಂಚೆಯ ವಿಭಾಗ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಮಾತ್ರ ನಂಬಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ?

ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳಿಲ್ಲದಿದ್ದಾಗ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಾರವಾರದ ಮೂಲಕ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತಂತೆ. ಆಧುನಿಕ ಸಂಚಾರ ಸಾಧನಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆ ಅಂಚೆಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕೆಂದು ಜನತೆ ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ. ಈಗ ಅಂಚೆಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಗಾತ್ರವೂ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಸಾಕ್ಷರತೆ ಬೆಳೆದಂತೆ-ಈ ಬೆಳವಣಿಗೆಯೂ ಸ್ವಾಭಾವಿಕವೇ! ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೇವೆಗೆ ರೈಲು-ವಿಮಾನಗಳೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಮುಖ್ಯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಅಂಚೆ ವಿತರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿಯೂ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವೇಗ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಅನುಕೂಲವಾದೀತು. ಆದರೆ ಅದನ್ನೇ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಅಂಚೆಸಾಗಾಣಿಕೆ ರೈಲು ಗೇಜನ್ನು ನೋಡುವರಿಲ್ಲ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಬಂದರೇ ಇದೆಲ್ಲ ಸರಿಯಾದೀತು ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಕುಂಟುನೆಪವೆನಿಸೀತು. ಅಂಚೆಯ ವೇಗ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದಲ್ಲ- ಮನಃಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಹೆಚ್ಚಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಜುಲೈ - ೧೯೮೪

೧೯. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಏಕೀಕರಣ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಏಕೀಕರಣವಾಗಿದೆಯಾದರೂ ರೈಲು ಏಕೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಿದರೆ ರೈಲು ಏಕೀಕರಣವೆಂದರೇನು ಎಂದು ಕೆಲವರು ಕೇಳಬಹುದು. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವರು ಕರ್ನಾಟಕದಂತಹ ಭಾಷಾವಾರು ಪ್ರಾಂತಗಳೇ ಶಾಪವೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯದವರು ರೈಲು ಏಕೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಂಕುಚಿತತನದ ಅಪವಾದವನ್ನು ಹೊರಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಚಿತವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದೇ ಏಕೀಕರಣದ ಮಾತನ್ನಾಡಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಪ್ರತ್ಯೇಕತಾ ಭಾವನೆಯನ್ನು ಪ್ರಚೋದಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದಾಗಲಿ, ಸಂಕುಚಿತ ಭಾವನೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡುವದಕ್ಕಾಗಲಿ ಪ್ರತಿಪಾದಿಸುವ ವಿಚಾರವಲ್ಲ. ಭಾವೈಕ್ಯವನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ರೈಲಿನ ಪ್ರಯೋಜನದ ವಾದಸರಣಿಯನ್ನೇ ಇಲ್ಲಿ ಕಾಣಬಹುದು.

ಹಿಂದೆ ಹೇಗೋ ಬೆಳೆದ ರೈಲುಗಳ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ-ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದ ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವದು ಒಂದು ಕ್ರಮ. ರಾಜ್ಯದ ರೈಲುಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಂಚಿ ಹೋದದ್ದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಒಂದೇ ವಲಯದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ತರುವದು ಇನ್ನೊಂದು ಕ್ರಮ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಮೂರು ವಿಧದ ಗೇಜುಗಳ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ತರುವದು ಮೂರನೆ ಕ್ರಮ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೇರಿರುವ ಹಿಂದಿನ ವಿವಿಧ ಘಟಕಗಳಿಗೆ ಸಮೀಪದ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗುವಂತೆ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆ ನಾಲ್ಕನೆಯ ಕ್ರಮವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಇದ್ದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚು ಸುಸಂಬದ್ಧವಾಗಿ ಬಳಸುವುದು, ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಬೀದರವರೆಗೆ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಸುಗಮವಾಗಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಿರಜ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಸಂಪರ್ಕ ನೇರವಾಗಿ ದೊರಕಿದಂತೆ, ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೈಸೂರು-ಮಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರು-ಮಿರಜ, ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೈಸೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಸುಗಮ ಪ್ರವಾಸ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಮಾರ್ಮಗೋವಾ-ಬೆಂಗಳೂರು, ವಾಸ್ಕೋ-ಗುಂತಕಲ್ಲು, ವಾಸ್ಕೋ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ- ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರಗಳ ಪ್ರವಾಸವೂ ಸುಲಭಪಡಿಸಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ, ಅರಸೀಕೆರೆ, ಬೀರೂರು-ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು, ಹಾಸನ, ಗದಗ ಮೊದಲಾದ ಜಂಕ್ಷನ್‌ಗಳಿಂದ ತಕ್ಕ ಜೋಡಣೆಗಳು ಹೆಚ್ಚು ವಿಳಂಬವಿಲ್ಲದೆ ಸಿಕ್ಕುವಂತಾಗಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು- ಬೀದರ, ಬೆಂಗಳೂರು-ತಾಳಗುಪ್ಪ,

ಚಾಮರಾಜನಗರ-ತಾಳಗುಪ್ಪಗಳ ಪ್ರವಾಸವೂ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದ್ದಾಗಬೇಕು (ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗಿದ್ದರೂ-ಸೂಕ್ತ ಜೋಡಣೆಗಳು ದೊರಕಿ-ಇಡೀ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಗಮವಾಗಬೇಕು) ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕದವರು ಹಿಂದೆ ಮುಂಬಯಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಬಳ್ಳಾರಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳ್ಳ ಜನರು ಮದರಾಸು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನೂ, ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರಗಳ ಜನರು ಹೈದರಾಬಾದದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಕಾಲ ಈಗ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಆ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಜೊತೆಗೇ ಇತರ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಬೆಳೆಯುವಂತೆ ರೈಲಿನವರು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಕೆಲ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಸುತ್ತು ಸುತ್ತು ಎನಿಸುವಲ್ಲಿ ತಕ್ಕ ಹೊಸಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆ ಕೈಗೊಂಡು ರೈಲು ಓಡಾಟ ಸುಗಮಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗಗಳಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಬೀದರ್‌ಗಳಿಗೆ ಈಗಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಹುಟಗಿಯ ಮೂಲಕವೇ ಅನುಕೂಲದ್ದು, ಆದರೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಬಳಸುಮಾರ್ಗವೇ! ಅದ್ದರಿಂದ ಗದಗ-ವಾಡಿಗಳ-ಮಧ್ಯದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾಗಬೇಕು. ಹಾಗೆಯೇ ಬೆಳಗಾವಿಯಿಂದ ಬೀದರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರಲು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದಿಂದಲೇ ಆಗಬೇಕು. ಕುಡಚಿ-ಅಥಣಿ-ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಹುಮನಾಬಾದ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಕಾರವಾರ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದಿದೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಿಂದ ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲು ಜಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರುವ ಮಾರ್ಗ ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ಕರಾವಳಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ -ಮಹತ್ವದ ಜೋಡಣೆ ಸಿಕ್ಕಂತೆ! ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ದಾರಿ ಬೆಳೆದು-ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಹೊನ್ನಾವರದವರೆಗೆ-ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಕೊಂಕಣ ರೈಲನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ ನಡುನಾಡಿನ ಮಹತ್ವದ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಬೇಕು.

ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸಮಗ್ರ ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಜಿಸಲು ತಕ್ಕ ವಲಯದ ಕಚೇರಿಯೂ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈಗ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಬ್ಬಿವೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಭಾಗದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿವೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ದ.ಮಧ್ಯ ವಲಯಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿವೆ. ಈ ರೈಲುವಲಯಗಳು ಸಹಕಾರದಿಂದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಯೋಜಿಸಬೇಕು. ಭಾಷೆಗಳನ್ನನುಸರಿಸಿ ರೈಲುವಲಯಗಳನ್ನು ರಚಿಸುವದು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿ ರಾಜ್ಯವೂ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಲಯವನ್ನು ಬೇಡಬಹುದು. ಸದ್ಯದ ಕೇರಳದ ರೈಲುಗಳೆಲ್ಲ, ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಹೆಚ್ಚು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಒಂದೇ ವಲಯದಲ್ಲಿವೆ. ಓರಿಸಾದ ರೈಲುಗಳು, ಗುಜರಾತದ ರೈಲುಗಳು ಒಂದೇ ವಲಯದಲ್ಲಿವೆ. ಈಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹಳ ಭಾಗ-ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಬಂದಿವೆ.

ರಾಯಚೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ರೈಲುಭಾಗ ಅದೆಷ್ಟೋ ಸಲ ವಲಯದ ಆಡಳಿತಗಳ ಬದಲಾವಣೆಗೇ ಒಳಪಟ್ಟಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗ ಕಳೆದ ೫ ದಶಕಗಳಿಂದ ಏನೂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡೆದಿಲ್ಲ-ಕರ್ನಾಟಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಈ ಭಾಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ-ಒಂದು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಭಾಲ್ಕಿ-ಮತ್ತು ನೈಋತ್ಯಕ್ಕೆ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪಡೆಯುವದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿ. ರಾಯಚೂರು-ಲಿಂಗಸುಗೂರು-ಹುನಗುಂದ-ಬಾಗಲಕೋಟೆಯಂತಹ ಹೊಸಮಾರ್ಗ-ಇನ್ನೂ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಜಮಖಂಡಿ-ಘಟಪ್ರಭವರೆಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ೪-೫ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಸೂಚನೆ ಬಂದಿದ್ದರೂ- ಈ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಿಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು-ಸಿಂಧನೂರು-ಮುನಿರಾಬಾದ-ಕೊಪ್ಪಳ-ಮಾರ್ಗವೂ ಇಂಥದೇ ಸೂಚನೆಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿಯೇ ಉಳಿದಿದೆ.

ವಲಯಗಳು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಆಗಿದ್ದು ವಲಯ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದಿಂದ ದೂರವಿದ್ದರಂತೂ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯದ ಗಮನ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯದ ಬೇಡಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸುಸಂಬದ್ಧತೆ ತೋರುವದಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಆಡಳಿತದವರ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನದ ಲಾಭ ರಾಜ್ಯದ ಯೋಜಕರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲ. ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವದು ಮತ್ತು ಅರ್ಧಮರ್ಧ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಾಡಿಗೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರತಿ ಫಲವನ್ನು ಕೊಡುವದಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡು ಬರುವ ಸ್ಥಿತಿ ಇಂತಹದು. ಹೀಗಾಗಿ ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ತೀರ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪ್ರದೇಶವೆಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದಿದೆ.

ಪರಿವರ್ತನೆ ಕತೆ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಮತ್ತೆ ಕೇವಲ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ಬೇಡಿಕೆಗಳೇ ಕೇಳಬರುತ್ತಿವೆ. ಪರಿವರ್ತನೆ ಬೇಕು, ಬೇಡವೆಂದಲ್ಲ. ಆದರೆ ಕೇವಲ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲಾರವು. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಹಿಂದೆ ರಚಿತವಾದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಳೆಯಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿರುವಾಗ ಅವೇ ಮಾರ್ಗಗಳು ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡರೆ ಹೇಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಯಾವು? ಮತ್ತೆ ಮದರಾಸು, ಹೈದರಾಬಾದ, ಮುಂಬಯಿಗಳ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೇ ಇನ್ನಿಷ್ಟು ಪುಷ್ಟಿ ದೊರಕುವವು.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಗೇಜುಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದವು. ಚಿಕ್ಕ ರೈಲು ಕೇವಲ ೧೪೯ ಕಿ.ಮೀ.ನದು. ಯುನಿಗೇಜು, ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೂ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಯಲಹಂಕ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪಡೆಯಿತು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗಿನ ಗಾಡಿ ಸೌಕರ್ಯ ಇನ್ನೂ

ಸರಿಯಾಗಿ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಕೋಲಾರವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗವೂ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಪಡೆಯಿತು. ಆದರ ಕೋಲಾರ-ಬೆಂಗಳೂರು ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಮಿರಜಿ-ಪುಣೆಯ ಮೀ.ಗೇ. ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರ ಬೆಳೆಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದಲೂ- ಆ ಮಾರ್ಗದ ದೂರ ೯೭ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ಧರ್ಮಾವರಂ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಗೇ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರಿಂದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗ ಗುತ್ತಿ ಮೂಲಕ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರ ಬೆಳೆಯಿತು. ಧರ್ಮಾವರಂ-ತಿರುಪತಿ-ಕಟಪಾಡಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗದ ಸಂಲಗ್ನತೆಗಾಗಿ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸಿತು. ಪರಿವರ್ತನೆ ಪ್ರತಿ ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಒಡ್ಡುತ್ತದೆ. ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆ ಸಾಧಿಸುವದು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ-ಪಕಾಲಾ-ಕಟಪಾಡಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವೂ ಈಗ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ-ಸುಮಾರು ೨೦ ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಈ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕದ ರಾಯಚೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮೊದಲಾದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರವಾಗುತ್ತಿವೆ.

ಗುಂಟೂರು-ವಿಜಯವಾಡಾ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಬಂದಾಗ ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ಮೀ.ಗೇ.ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಗೇ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಮಾಚೆರ್ಲಾದಿಂದ-ವಿಜಯವಾಡಾವರೆಗೆ ಸರಕು ಗಾಡಿಗಳು ಮಾತ್ರ-ಓಡುವ ಸೌಕರ್ಯವಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ-ಒಂದು ಕಡೆಯೂ ಕಾಣಬರಲಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಜೊತೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವೆಡೆ ಮಿಶ್ರಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗವನ್ನೂ, ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪರಿವರ್ತನೆಯೆಂದರೆ ಕೇವಲ ಕಂಬಿಗಳನ್ನು (ಹಳಿಗಳನ್ನು) ಸರಿಸಿಡುವದೆಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಿಂದ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಪರಿವರ್ತನೆ ತೀರ ಸುಲಭ. ಸೇತುವೆಗಳು ಬದಲಾಗಬೇಕಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಪರಿವರ್ತನೆ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ರೂಪಗೊಂಡಿತು. ಇದು ಕೆಲವರಿಗೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವೆನಿಸಿದರೂ-ಸತ್ಯಸಂಗತಿ. ಬೆಂಗಳೂರು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆ- ಮಾರ್ಗವನ್ನು ದೂರವಾಗಿಸಿದ್ದಲ್ಲದೆ-೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿಯ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿತು. ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಮಾರ್ಪಾಟು ಮಾಡಿ- ಆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮತ್ತೆ ಒದಗಿಸುವದಕ್ಕೆ ದೀರ್ಘ

ಅವಧಿ ಬೇಕಾಯಿತು. ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಮೊದಲೇ ಕಂಡುಕೊಂಡು ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮೊದಲೇ ಮಾಡಬೇಕಿತ್ತು.

ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ್ದಾಗಿದೆ-ಕೆಲ ಜಟಿಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಇಂಥ ಕಾರ್ಯ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಬರಬೇಕಾದದ್ದು. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ-ಮರಾಠವಾಡದ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಕಿತ್ತು ಹಾಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾಂದೇಡ-ಮುಡಖೇಡಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮತ್ತು ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಸುಯೋಜಿತ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಕೋಲಾರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸಕಲೇಶಪುರ-ಕಂಕನಾಡಿ ಮಧ್ಯದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಕಿತ್ತು ಹಾಕಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ದಶಕದಷ್ಟು ಕಾಲ-ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿದ್ದಾರೆ!

ಮಿರಜಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವನ್ನೇ ನೋಡಬಹುದು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೭೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ತುಮಕೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ದಾವಣಗೆರೆಗಳ ನಿಕಟಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸವದತ್ತಿ ಘಟಪ್ರಭಾ ನಿಕಟ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಿಂದ (chord line) ಒಟ್ಟು ದೂರದಲ್ಲಿ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮೊದಲು ರಚಿಸಿ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸಿ ಆನಂತರ -ತುಮಕೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ದಾವಣಗೆರೆ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸ ಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಈ ತುಮಕೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು ಹತ್ತಿರವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹಳೆಮಾರ್ಗವು ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳಿಗೆ ಬಳಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು.

ವೇಗದ ಕತೆ

ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ೧೯೭೯ ರಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಹೊಸ ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬೇಕು. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಮರದ ಹಾಸುಗಳ (sleepers) ಕೊರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತು ಬಂದವು. ಸಿಮೆಂಟ್ ಹಾಸುಗಳ ಉಪಯೋಗದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಚರ್ಚಿಸಲಾಯಿತು. ಅಂತೂ ಕೆಲಸ ಬಹಳ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಸಾಗಿತ್ತು. ಇದರ ಬದಲು ಜೋಡಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಬಂದಿದ್ದರೆ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇ.ಗಾಗಿ ಮಾಡಿದ ಅರ್ಧ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಬಹುದಿತ್ತು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಲಕ್ಷಣವಾಗಿ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕಿಂತ ಪ್ರಯೋಜನದ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳು (ಮೀ.ಗೇ.) ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವದ್ದು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತವೆಂಬ

ಕಲ್ಪನೆ ಅನೇಕರಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ನಿಜ. ಆದರೆ ಕೆಲ ಸರಾಸರಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ವೇಗವೇನೂ ಕಡಿಮೆಯದಲ್ಲ. ಮದರಾಸು-ಮದುರೈ ಮಧ್ಯದ ವೈಗೈ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವೇಗ ಸುಮಾರು ೬೦ ಕಿ.ಮೀದ್ದು ೫ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ. ಪುಣೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಿಂದ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಹಾವರಾ-ಮದರಾಸು ಮಧ್ಯದ ಕೋರೋಮಂಡಲ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಂಬಯಿ-ಹಾವರಾ ಮಧ್ಯದ ಗೀತಾಂಜಲಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ೬೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಂಬಯಿ- ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್‌ಗಳ ಮೀನಾರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ೧೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗರಿಷ್ಠ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಇರಲಿ. ವೇಗ ಕೇವಲ ಗೇಜನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿಲ್ಲ. ಜಗತ್ತಿನ ಅತಿ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿವೆ. (೪ ಅಡಿ-೮ $\frac{೧}{೨}$ ಅಂಗುಲ) ಗೇಜು ಅಲ್ಲದೆ ಸುಭದ್ರ ನೆಲಗಟ್ಟು ಭಾರದ ಹಳಿಗಳು ಇತರ ಅಂಶಗಳೂ ವೇಗದ ಓಟಕ್ಕೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತವೆ. ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ಹೆಚ್ಚಬೇಕಾದರೆ ಕಡಿಮೆ ನಿಲುಗಡೆಗಳು-ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತವೆ. ಹೀಗೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳು ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನು ಇಲ್ಲವೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ಹೆಚ್ಚು ವೇಗವನ್ನು ಪಡೆಯಬಲ್ಲವು. ಈಗ ಉಗಿಬಂಡಿಗಳಿಗೆ ವಿದಾಯ ಹೇಳಿಯಾಗಿದೆ-ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳೇ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಎರಡು ಗಾಡಿಗಳು ಸಂಧಿಸುವ ನೆಪದಲ್ಲಿಯೂ (ಕ್ರಾಸಿಂಗ್) ಕಾಲ ವಿಲಂಬ ಹೆಚ್ಚು. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲ ಮುಖ್ಯ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಶತಃ ಆದರೂ ಜೋಡು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದರೆ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ಗಾಡಿಗಳು ೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ನ ಸರಾಸರಿ ವೇಗವನ್ನು ಪಡೆಯಬಲ್ಲವು.

ವಲಯುಗಳ ಕತೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹುಭಾಗದ ರೈಲು ಎಮ್.ಎಸ್.ಎಮ್. ಕಂಪನಿಯ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲುಗಳೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಕಂಪನಿಯ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಆಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲುಗಳೆಲ್ಲ (ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಮೈಸೂರು ಸ್ಟೇಟ್ ರೈಲು ಆಧೀನದಲ್ಲಿ ಬಂದವು. ೧೯೨೦ರಲ್ಲಿ ಮದರಾಸು ಸರಕಾರವು ಆ ಇಲಾಖೆಗೊಂದು ರೈಲುವಲಯ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿತ್ತಂತೆ. ರೈಲಿನ ಉಪಯೋಗ ಒಂದು ಇಲಾಖೆ ಅಥವಾ ಪ್ರಾಂತಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾದುದಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥ ವಲಯ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವಿಲ್ಲವೆಂದು ೧೯೩೩ರಲ್ಲಿ ಪೋಪ್‌ಕಮಿಟಿ ಹೇಳಿತ್ತಂತೆ. ೧೯೩೫ರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಕಮಿಟಿ ಭಾರತದ ರೈಲುಗಳೆಲ್ಲ ೮-೧೦ ಆಡಳಿತಗಳಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿತಂತೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯನಂತರ ೧೯೫೧

ರಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲುಗಳ ಪುನರ್ವಿಂಗಡಣೆ ಆಗಿ ಎಂಟು ವಲಯಗಳು ಬಂದವು. ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣಮಧ್ಯರೈಲು ೯ನೆಯ ವಲಯವಾಗಿ ಬಂತು.

೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ರೈಲುಗಳೆಲ್ಲ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಾಗ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಸಮಾವೇಶಗೊಂಡವು. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಭಾಗಗಳು ಮಾತ್ರ ಮಧ್ಯ ರೈಲು ವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳು ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮುಂಬಯಿಯ ಜಿ.ಆಯ್.ಪಿ. ರೇಲ್ವೆ ಕಂಪನಿಯ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿದ್ದವು. ೧೯೬೬ರಲ್ಲಿ ದ.ಮ. ರೈಲು ರಚನೆಯಾದಾಗ ಈ ಭಾಗಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲ್ವು ಮಾರ್ಗಗಳೆಲ್ಲ ದ.ಮ. ರೈಲು ವಲಯಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗವು ಮತ್ತೆ ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಬದಲಾವದ್ದು ಅಲ್ಲಿಯ ಜನರ ಚಳುವಳಿಯಿಂದ. ಹುಟಗಿ-ವಾಡಿವರೆಗಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುದಾರಿ ಮತ್ತೆ ಮಧ್ಯವಲಯ ಸೇರಿತು. ದ.ಮ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಆಂಧ್ರದ ಪ್ರಭಾವ ಹೆಚ್ಚಾದರೆ ಮಧ್ಯವಲಯದಲ್ಲಿ ಮರಾಠಿ ಜನರದು. ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಮದರಾಸು ಎಂದಿನಿಂದಲೂ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೀಗೆ ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಂಚಿ ಹೋಗಿ ಯಾವದರಲ್ಲೂ ಪ್ರಭಾವ ಪಡೆಯದೆ -ಹಿಮ್ಮೇಳದಲ್ಲಿದೆ. (ಈಗ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ರಚನೆಯಾದ ಮೇಲೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹಬ್ಬಿವೆ). ವಲಯಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಎರಡು-ವಲಯಗಳ ಮಾರ್ಗ ಇರಬಹುದಾಗಿದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರ-ರಾಯಚೂರುಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ವಾಯವ್ಯಭಾಗಕ್ಕೆ ನೇರ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ ಬೆಳೆಸಬಹುದು. ಮಧ್ಯವಲಯದವರೂ ಬೆಳೆಸಬಹುದು. ಇಲ್ಲವೆ ನೈಋತ್ಯವಲಯದವರೂ ತಮ್ಮ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಗೆ ತಲುಪಿಸಬಹುದು.

ಹೆಸರು ಪಡೆದ-ಪಡೆಯದ ಗಾಡಿಗಳು

ಕಳೆದ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಗಾಡಿಗಳು ಸ್ಫೂರ್ತಿದಾಯಕ ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿವೆ. ಹೆಸರುಗಳು ಗೌರವಸೂಚಕವೂ ಆಗಿವೆ. ತಮಿಳುನಾಡು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಕೇರಳ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಂದಂತೆ 'ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಬರಬೇಕಾದರೆ ತುಂಬ ವಿಳಂಬವಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ಕಿತ್ತೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೊದಲು 'ಕರ್ನಾಟಕ' ಹೆಸರು ಪಡೆದ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ಇಂದು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಯಾಗಿದೆ.

ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಗೀತಾಂಜಲಿ, ಕೊನಾರ್ಕ, ಈಸ್ಟ್ ಕೋಸ್ಟ್, ಗೋದಾವರಿ, ಸೋಮನಾಥ, ಮೀನಾರ್ ಕಾಮರೂಪ, ಫ್ಲಾಯಿಂಗ್ ರಾಣಿ, ಡೆಕ್ಕನ್ ಕ್ವೀನ್, ನವಜೀವನ, ಪಂಚವಟಿ, ಸೌರಾಷ್ಟ್ರ, ಗುಜರಾತ್ ಕ್ವೀನ್, ಸರ್ವೋದಯ ಮೊದಲಾದ

ಹೆಸರಿನ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ 'ವೃಂದಾವನ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಜಯಂತಿ-ಜನತಾಗಳನ್ನೂ ಹೇಳಬಹುದು. ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಚೋಳನ್, ಪಲ್ಲವನ್, ಪಾಂಡ್ಯನ್, ಚೇತಕ್, ಪಿಂಕ್‌ಸಿಟಿ, ವೆಂಕಟಾದ್ರಿ, ತುಂಗಭದ್ರಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ತಮಿಳುನಾಡು, ರಾಜಸ್ಥಾನ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಕಾವೇರಿ, ಚಾಮುಂಡಿ, ಟಿಪ್ಪು, ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ, ಕಿತ್ತೂರು ಮೊದಲಾದ ಹೆಸರಿನ ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಇವು ಕೆಲವೇ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿವೆ. 'ಕಾವೇರಿ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ತಮಿಳುನಾಡಿಗೂ ತಲುಪಬೇಕು. (ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇ.ನ ಗಾಡಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಚೆನ್ನೈವರೆಗೂ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ.) 'ತುಂಗಭದ್ರಾ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕರ್ನಾಟಕ ತಲುಪದೆ-ಬರಿ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಓಡಬಾರದು. ಅದು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನೂಲು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುವ ಹಗಲು ಗಾಡಿಯಾಗಿದೆ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಗಾಡಿ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡ ಮೇಲೆಯೂ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನೂಲು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಬಿಜಾಪುರ-ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿದ್ದ ಚಾಲುಕ್ಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ -ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು-ದಾದರ್ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಗಾಡಿಗೆ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ವಾಸ್ಕೊ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಚೆನ್ನೈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಬರಬೇಕು.

ಸರಾಸರಿ ವಿಚಾರ

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲವೆಂಬ ಕೊರತೆಯೊಂದಿಗೆ ಇಲ್ಲಿರುವ ರೈಲಿನ ಸರಾಸರಿಯೂ ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ಮಾನದಿಂದ ಕಡಿಮೆಯೇ! ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ಸರಾಸರಿ ೧೦೦ ಚ.ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೧.೮ ರಿಂದ ೨ ಕಿ.ಮೀ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ್ದು ೧.೫ ಕಿ.ಮೀ ಮಾತ್ರ. ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸರಾಸರಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ೨.೫೮ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ಇದ್ದುದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಧಾರವಾಡದ್ದು ೨.೩೭ ಕಿ.ಮೀ. ಎಂದರೆ ಭಾರತದ ಸರಾಸರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚೆನಿಸುವ ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ರೈಲು ವಾಸ್ತವದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಆ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ಗೇಜುಗಳ ರೈಲು ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಿಲ್ಲದೆ ಇದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ತೀರ ಸಮೀಪದ-ಹತ್ತಿರ-ಈ ಜಿಲ್ಲೆ ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ರೀತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಮಹತ್ವ ಬರುವಂತೆ ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ. ನ್ಯಾರೋಗೇಜು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ರೂಪದ ಮಾರ್ಗ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಕೋಲಾರದವರೆಗೆ ಬಂದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಉಪಯೋಗವೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ್ದು ಹಿಂದಿನ ಸರಾಸರಿ. ೦.೩೯ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಸ್ವಲ್ಪ ಸರಾಸರಿಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿದೆ. ಕೊಡಗಿನದು

ಸರಾಸರಿ-ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಧಾರವಾಡ-ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಸರಾಸರಿ ಪಡೆದವುಗಳು. ಹಾಸನದ್ದು ಸರಾಸರಿ ಸುಮಾರು ೨ ಕಿ.ಮೀ.

ಈ ರೀತಿ ಕಡಿಮೆ ರೈಲು ಇದ್ದರೂ, ಹೆಚ್ಚು ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಬಲ ಬೇಡಿಕೆ ಬಂದದ್ದು ಕಡಿಮೆ. ಕೆಲ ರೈಲು ದಾರಿಗಳ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗಳೇ ಆದ್ಯತೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಕೇವಲ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ನಾಡಿನ ರೈಲುದಾರಿಗಳ ಸರಾಸರಿ ಹೇಗೆ ಹೆಚ್ಚಾದಾವು-ಎಂಬುದು ಯಾವ ತರ್ಕಸರಣಿಗೂ ನಿಲುಕದ ಮಾತು.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನೂರು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ೧೬೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲ್ದಾರಿಗಳಿದ್ದವಂತೆ. ಈಗ ಸುಮಾರು ನಾಲ್ಕು ಪಟ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ಆದರೂ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರದ ೩ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದದ್ದು ಕೇವಲ ೧೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದು ಬಹಳ ಮಂದಗತಿಯ ಪ್ರಗತಿ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ೧೬೦,೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲ್ದಾರಿ ಬೇಕು ಎಂದು ತಜ್ಞರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲುದಾರಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೇಕು. ಸದ್ಯ ಇದ್ದುದು ಕೇವಲ ೨೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿಯೇ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೫೦೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಿರಬೇಕಿತ್ತು. ಆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ೪೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗ ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಮಾರ್ಗಪರಿವರ್ತನೆಗಾಗಿಯೇ ಖರ್ಚಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಳೆದ ೫ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದದ್ದು ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ - ಮತ್ತು ಕಿತ್ತು ಹಾಕಿದ ಮಾರ್ಗ ಅಥವಾ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡ ಮಾರ್ಗವೂ ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೇರಿಸಿದರೆ ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಳವನ್ನು ನಾವು ಹೇಳಬಹುದು.

ಫೆಬ್ರವರಿ - ೧೯೮೫

೨೦. ಭಾರತದ ರೈಲು ಗೇಜುಗಳ ಕತೆ

ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಲಮಟ್ಟಿಯ ಹತ್ತಿರದ ಆಣೆಕಟ್ಟಿನಿಂದಾಗಿ ಮುಳುಗಡೆಯಾಗುವ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಹೊಸ ತಿರುವನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಳಕೆಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಈ ತಿರುವು ಸುಮಾರು ೬ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದ ಸೇತುವೆಯ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಳಿಯ ವೇಗವನ್ನು ಸೂಚಿಸುವ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಇರಿಸಲಾಗಿದೆಯಂತೆ. ಅದು ಗಾಳಿಯ ವೇಗ ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾಗಿದ್ದರೆ ಮುನ್ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟು ಸೇತುವೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಅಪಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಎಚ್ಚರಿಸುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಸೂಚಕ ಯಂತ್ರಗಳು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಗೋದಾವರಿ ನದಿ ಸೇತುವೆಯ ಬಳಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಅಳವಡಿಸಲಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳು ರೈಲಿನ ಸುಭದ್ರತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸಾಧನಗಳು.

ಗಾಳಿಯ ವೇಗ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಅಪಾಯಕಾರಿಯಾಗಬಲ್ಲದು ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಎತ್ತಿ ಈ ಮಾರ್ಗವೇ ಭದ್ರವಾದದ್ದಲ್ಲವೆಂಬ ಮಾತು ಕೇಳಿ ಬಂತು. ರೈಲಿನವರು ಮಾರ್ಗದ ಭದ್ರತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ತಕ್ಕ ಉಪಾಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯೆಂದು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಬಲಗಾಳಿಯಿರುವದೇನೂ ಹೊಸದಲ್ಲ. ಇಂಥ ಪ್ರಬಲಗಾಳಿಯ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ (೫ ಅಡಿ-೬ ಅಂಗುಲ) ಅವಶ್ಯಕತೆ ಉಂಟ್ಟಾಯಿತೆಂದು ಬ್ರಿಟಿಷರು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಸಮರ್ಥಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರಂತೆ! ಭಾರತದ ವಿಪರೀತ ಗಾಳಿ-ಮಳೆಗಳ ಸ್ಥಿತಿ ಗತಿಗಳೇ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಂತಹ ವಿಶೇಷ ಭಾರದ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟಿಷರು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಕಾರಣವೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಯುರೋಪಿನಲ್ಲೆಲ್ಲ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜ್ (೪ ಅಡಿ-೮ ೧/೨ ಅಂಗುಲ) ರೈಲು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದ್ದಾಗ, ಬ್ರಿಟನ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಅದೇ ಗೇಜಿನ ರೈಲು ದಾರಿಗಳಿದ್ದರೂ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು ಒಂದು ಕುತ್ಸಿತ ಸ್ವಾರ್ಥಬುದ್ಧಿಯ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಎನ್ನಬಹುದು. ಭಾರತಕ್ಕೆ ರೈಲು ವಾಹನ (ಬೋಗಿಗಳನ್ನು) ವ್ಯಾಗನ್‌ಗಳನ್ನು-ಇಂಜಿನ್ನುಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವಲ್ಲಿ ಯುರೋಪಿನ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ತಮ್ಮೊಡನೆ ಸ್ಪರ್ಧೆ ನಡೆಸುವಂತಾಗಬಾರದು ಎಂಬುದೇ ಬ್ರಿಟಿಷರ ದೂರದೃಷ್ಟಿಯ ವಿಚಾರ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ೧೮೪೬ರಲ್ಲಿ ೬ ಅಡಿಗಳ ಗೇಜನ್ನು ಮುಖ್ಯಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ತರಬೇಕೆಂದೂ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದ್ದರು. ಆದರೆ

ಅವುಗಳಿಗೆ ಅವಶ್ಯವಿದ್ದ ಬೋಗಿಗಳು ಮೊದಲಾದ ಚಾಲಕ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಪೂರೈಕೆ ಸುಲಭವಲ್ಲವೆನಿಸಿತು. ಭಾರತಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗೇಜನ್ನು ತರುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಹಿಂದಿನ ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಕಂಪನಿಗಳು ಮಾಡಿದವು. ಆ ಪ್ರಯತ್ನದ ಫಲವೇ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್ -ಗೇಜ್ ಪ್ರವೇಶ ಮಾಡಿತು. ೧೮೫೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ.

ಆದರೂ ೧೮೬೧ರ ಸುಮಾರಿನಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದ ಪೂರಕ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ಗೇಜುಗಳಲ್ಲಿ-ಮಿತವ್ಯಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಜಿಸ ಲಾಯಿತು. ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಗೇಜುಗಳ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಸುಲಭವೆನಿಸಿದ್ದು ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ವಿಶೇಷ ಗೇಜುಗಳ ವಿಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ೪ ಅಡಿಗಳ ಮತ್ತು ಮೂರುವರೆ ಅಡಿಗಳ ಗೇಜುಗಳ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳೂ ರಚನೆಗೊಂಡವು. ಅಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮಿತವಾದ ರಚನಾ ವೆಚ್ಚದ ಲಾಭವನ್ನು ಕಂಡು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಸಣ್ಣ ಮಧ್ಯಮ ಗೇಜುಗಳಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರಬಲ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮೂಡಿ ಬಂತು.

೧೮೬೯-೭೨ರ ಸುಮಾರಿನಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜನ್ನು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಬಳಸಬೇಕೆಂದು ಲಾರ್ಡ್ ಮೇಯೋ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟರು. ಆದರೆ ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕಡೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಗಳು ದೊಡ್ಡ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಹೂಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ಇನ್ನೂ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗಾಗಿ ಸರಕುಗಳಿಗೆ ಆರ್ಡರ್‌ಗಳನ್ನು ಕಳಿಸಿಯೂ ಆಗಿತ್ತು. ಬ್ರಿಟನ್ನಿನ ಅನೇಕ ಪ್ರಮುಖ ಕಂಪನಿಗಳು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ತಯಾರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದರು. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಪ್ರಾಬಲ್ಯ ಇದೇ ಸುಮಾರಿಗೆ ಯೂರೋಪಿನಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಆ ಪ್ರಾಬಲ್ಯವನ್ನು ಕಂಡು ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೂ ಮೀ.ಗೇ. ಬೆಳೆದರೆ, ತಮ್ಮ ಏಕಸ್ವಾಮಿತ್ವ (Monopoly) ಅಗ್ರಸ್ಥಾನ ಮಾಯವಾದೀತು ಎಂಬ ಭಯ ಬ್ರಿಟಿಷರಿಗೆ ಉಂಟಾಯಿತು. ಅಂದಿನ ಸರಕಾರದವರು ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬೆಳೆದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಬೇಡವೆಂದೂ ನಿರ್ಧರಿಸಿದರು. ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇ.ಗೆ ಬದಲಾವಣೆ ಪಡೆಯಿತು. ಇಂಥ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ವೆಚ್ಚ ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ೧೮೭೯ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜೇ ಇರಲಿ ಎಂದೂ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಯಿತು. ಅಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡವು.

ಅಂದಿನ ರೈಲು ರಚನೆಯ ವೆಚ್ಚ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಸುಮಾರು ೧೨೦,೦೦೦ ರೂಗಳಾದರೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೬೦,೦೦೦ ರೂ. ಆಗಿತ್ತು. ೧೮೮೧ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೯೮೬೫ ಮೈಲಿ- ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ೭೦೭೫ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ೨೬೬೩ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಇತರ ಚಿಕ್ಕ ಗೇಜಿನ ರೈಲು ಸುಮಾರು ೧೦೯ ಮೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದವು. ೧೮೮೯ರಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ರೈಲು

೮೦೦೦ ಮೈಲು ಮೀ.ಗೇ. ೫೦೦೦ ಮೈಲು ಆಗಿತ್ತು. ಆ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗಿಂತ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆದವು. ಇದೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ರಚನೆಗೊಂಡವು. ಸರಕುಗಳ ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಹೆಚ್ಚು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಪಡೆದದ್ದನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ೧೮೯೦ರಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಬ್ರಾ.ಗೇ.ಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಳೆಸಬಹುದೆಂದರು. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿಯ ಭೂಮಿ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯ ಗುಣಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಇಲ್ಲವೆ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಬಹುದು ಎಂದೂ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟರು. ೧೯೦೬ರಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನದೇ ಮೇಲುಗೈಯಾಯಿತು. ಅದು ಮಿತವ್ಯಯದ್ದೆಂದು ಎಲ್ಲೆಡೆಗೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯಿತು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ತಂದದ್ದೇ ತಪ್ಪಾಯಿತೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಕೇಳಬಂತು (೧೯೦೩). ಮೊದಲಿನಿಂದ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜ್ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೂಢವಾಗಿದ್ದರೆ, ಇಂತಹ ಸಮಸ್ಯೆಗಳೇ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೆನಿಸಿತು.

ಕಲಕತ್ತ ನಗರದಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಟ್ರಾಮ್ ದಾರಿ ಕೂಡ ಮೀ.ಗೇ. ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಅದು ಆಮೇಲೆ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿತು. ಇಂದು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಎರಡೇ ಗೇಜಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದರೂ - ಇತರ ಚಿಕ್ಕ ಗೇಜು ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಇವೆ. ೨ ಅಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ. ಎರಡೂವರೆ ಅಡಿಯ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿವೆ. ನಾಲ್ಕು ಅಡಿಗಳ ಮಾರ್ಗಗಳು ಈಗ ಉಳಿದಿಲ್ಲ, ರೈಲು ಗೇಜು ವೈವಿಧ್ಯ ಈಗ ಎಷ್ಟೋ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ರೈಲು ಇರಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರ ಇಂದಿನದಲ್ಲ. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ (೧೯೦೦) ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಇದೇ ವಿಚಾರವಿದ್ದರೂ, ಆಗಿನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ, ಒಲವು ಎಲ್ಲ ಮೀ.ಗೇ.ನ ಪರವಾಗಿದ್ದವು. ಇಂದು ಭಾರತದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ೬-೭ ಪಟ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ಉದ್ಯೋಗಗಳೂ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಭಾರತ ಸ್ವತಂತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರವಾದ ಮೇಲೆ ಅನೇಕ ದೃಷ್ಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಸದ್ಯ ಪ್ರಚಲಿತವಿರುವ ವಿಚಾರ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ರೈಲು (ಯುನಿಗೇಜ್)- ಅದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪರವಾಗಿ ಇದೆ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸಿದ್ದುದರಿಂದ-ಉಪೇಕ್ಷಿಸಿದ್ದರಿಂದ-ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೀನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇದೇ ಕಾರಣದಿಂದ ಭಾರತ ಸ್ವತಂತ್ರವಾದ ಮೇಲೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಚಾರ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ಹಿಂದಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ-ಪರಿವರ್ತನೆ ಬೇಡ. ಎರಡೂ ಗೇಜಿನ ರೈಲುಗಳು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಾಕೃತಿಕ ಗುಣಗಳನ್ನವಲಂಬಿಸಿ ಬೆಳೆಯಲಿ ಎಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಇಂದಿಗೂ, ವಾಸ್ತವಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲ-ಅದು ವಿಪರೀತ ವೆಚ್ಚದ್ದು ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಗೇಜುಗಳು ಇರುವದೇ ಯೋಗ್ಯ-ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಅನಿವಾರ್ಯವೆಂದೂ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಜಪಾನ್‌ನಂಥ ಸಣ್ಣ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಎರಡು ಗೇಜಿನ ರೈಲು ದಾರಿಗಳಿವೆ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ನಾಡಿನ ಹಿತದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಿಂದೆಯೂ ಬೆಳೆಯಲಿಲ್ಲ. ಬ್ರಿಟಿಷರ ವ್ಯಾಪಾರದ

ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆ ಬೆಳೆದವು. ಅವುಗಳು ಇಂದು ನಾಡಿನ ಪ್ರಗತಿಗೆ, ನಾಡಿನ ಮುನ್ನಡೆಗೆ ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಕೇವಲ ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ಅದನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾರದು. ಎರಡೂ ಗೇಜಿನ ಹಿತಮಿತದ ಉಪಯೋಗದಿಂದ ಮಾತ್ರ ಗಣನೀಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಗತಿ ಕಂಡುಬಂದೀತು. ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ದಾರಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆ. ಆದರೂ ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಇಲ್ಲ. ಅಂಥ ಸ್ಥಳೀಯ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸಣ್ಣ ಗಾತ್ರದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ಗುರಿ ಎಷ್ಟೇ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸಿದರೂ ದುಬಾರಿಯ ಮಾತು. ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ ದೊಡ್ಡ ಭಾರವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಕೇವಲ ಪರಿವರ್ತನೆಯಲ್ಲಿಯೇ ನಮ್ಮ ಆರ್ಥಿಕ ಶಕ್ತಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳು ಉಡುಗಿ ಹೋಗಬಾರದು.

ಇಂದು ರೈಲು ಆಧುನಿಕಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಉಗಿಬಂಡಿಗಳೆಂದು ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಗಾಡಿಗಳು ಉಗಿ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳಿಗೆ ವಿದಾಯ ಹೇಳುತ್ತಿವೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ಮತ್ತು ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ಎಲ್ಲೆಡೆಗೂ ಬರುತ್ತಿವೆ. ವೇಗವೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಭದ್ರತೆ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ರೈಲುಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲು ಪ್ರಪಂಚದ ಅನೇಕ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಇದೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಇದ್ದ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಭಾರತದ ರೈಲು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳಿಗೆ ಇತರ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಂದ ಬೇಡಿಕೆಯಿರುವುದು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಲ್ಲ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಪ್ರತಿಪಾದಕರು ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಪೂರೈಕೆ ಕಷ್ಟದ್ದು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿ ನೋಡಿದರೆ, ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನದೇ ಹೆಚ್ಚು ಕಷ್ಟದ್ದು. ಪರದೇಶಗಳ ಕಾರಖಾನೆಗಳು ಭಾರತಕ್ಕಾಗಿಯೇ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಡಬೇಕಾದ ಸ್ಥಿತಿ ಇದ್ದುದು ಬ್ರಾಗೇಜಿನ ರೈಲು ಸಾಮಗ್ರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜಿನದೇ ಹೆಚ್ಚು. ಅದರ ನಂತರ ಮೀ.ಗೇಜಿನದು ಮೇಲುಗೈ. ಯಂತ್ರಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೇ ಸಿದ್ಧವಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಈಗ ಮಹತ್ವದ್ದಲ್ಲ. ಭಾರತದ ಅತಿ ಶೀತದ-ಅತಿ ಉಷ್ಣದ ಪ್ರದೇಶಗಳು-ಹವಾಮಾನದ ವಿಪರೀತ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಮೊದಲಾದ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲು ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಪರದೇಶದ ಯಂತ್ರಸಾಮಗ್ರಿಗಳ ಪೂರೈಕೆಯನ್ನು-ಲಭ್ಯತೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿಯಲ್ಲ.

ಚಂಡಮಾರುತ ಬಿರುಗಾಳಿಗಳ ಕಾರಣದಿಂದ ದೊಡ್ಡ ರೈಲನ್ನು ಸಮರ್ಥಿಸಿ ಕೊಂಡರೂ ಇದುವರೆಗೆ ೧೫೦ ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳು ಇಂತಹ ಅನಾಹುತಕ್ಕೆ ಈಡಾದ ಉದಾಹರಣೆಗಳಿಲ್ಲ-ಎಂಬುದು ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ವಿಷಯ. ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಕಿಲೋಮೀಟರನ್ನೂ ಮೀರಿದ ಉದ್ದ ಗಾಡಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದಂತೆ. ಚಿಕ್ಕ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ-ಕಡಿಮೆ ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ನವೆಂಬರ್ - ೧೯೮೬

೨೧. ಬೀದರದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ರೈಲು

ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗವೆನಿಸಿ ಮೂವತ್ತು ವರ್ಷಗಳೇ ಕಳೆದಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ (ಆಗ ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರು ಎನಿಸಿತ್ತು) ರೂಪ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೂಡಲೇ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಆಗಿನ ರಾಜ್ಯಪಾಲರು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ-ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಉತ್ತರ ಜಿಲ್ಲೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟವೇನೋ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ನದಿಗಳಿಗೆ ಸೇತುವೆಗಳೂ ರಚನೆಗೊಂಡಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ, ರಾಯಚೂರು ಬೀದರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳೂ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಓಡಾಟ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಹಿತಕರವಾದ ಸುಖಕರವಾದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ.

ಬೀದರಿಗೆ ರೈಲು ಬಂದದ್ದೇ ತಡವಾಗಿ (೧೯೩೨) ಹೈದಾರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವ ರೈಲು ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನದೇ ಆಗಿದೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲೇ ಇದ್ದುದೊಂದು ವಿಶೇಷವೆನ್ನಬೇಕು. ಆದರೆ ಅವುಗಳೆಲ್ಲ ಹೈದರಾಬಾದವನ್ನು ಸೇರುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದ್ದವುಗಳು. ಮುಂಬಯಿ-ಮದರಾಸುಗಳ ಸಂಪರ್ಕವೂ ತಕ್ಕಮಟ್ಟಿಗೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮುಖ್ಯ ನಗರ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಚನೆಯಾದ ಮೇಲೆ ಅವಶ್ಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಓಡಾಟದಲ್ಲಿ ಕಂಡುಬಂದಿಲ್ಲ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಕೆಲ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆಯೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಈ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಅನಾನುಕೂಲತೆಗಳೂ ಹೆಚ್ಚಿವೆ. ಅದನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾರೂ ಹೇಳುವದಿಲ್ಲ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು- ಗುಂತಕಲ್ಲು ದೂರ ೯೭ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿತು. ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೈದರಾಬಾದದ ಮೀ.ಗೇ. ದಾರಿಯ ದೂರ ಕೇವಲ ೭೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದುದು ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನಿಂದ ಸುಮಾರು ೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ- ಬೀದರವರೆಗೂ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ದಾರಿ ಲಭ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ-ಇದು ಮುಖ್ಯ ಸೌಕರ್ಯ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಈ ಅನುಕೂಲತೆಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಇನ್ನೂ ಬೀದರದ ಜನತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ದೊರಕಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹೈದರಾಬಾದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೀದರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮೀಸಲಾತಿ

ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದರೂ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಹಿತಕರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಇಂದಿಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ವಿಕಾರಾಬಾದದಲ್ಲಿ ಅನವಶ್ಯವಾಗಿ ಮೂರು-ನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆ ಕಾಯುವ ತೊಂದರೆ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ (ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ -ನಾಂದೇಡವರೆಗೆ ಹಂಪಿ ಲಿಂಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಎಂಬ ಗಾಡಿ ನಿತ್ಯ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಬೀದರದ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಮಾರು ೨೦ ಗಂಟೆಗಳದ್ದಾಗಿದೆ.)

ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ದೂರದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಂದ ಯೋಗ್ಯ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವದು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಉದ್ದೇಶವೆಂದು ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಹಿರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದೊಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆಯೆಂದೂ ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ. ಬೀದರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕ ಇನ್ನೂ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡು ೪ ವರ್ಷಗಳಾಗಿವೆ. ಈ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಸಾಧನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬಗೆಬಗೆಯಿಂದ ಹೇಳಿಕೊಂಡ ಕರ್ನಾಟಕದವರೇ ಆದ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೀದರ-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದರೇ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ನಾಗೋರ್‌ವರೆಗೆ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲಿನ ನೇರ ಓಡಾಟ ಅವರಿಗೆ ಮಹತ್ವದ್ದೆನಿಸಿತು. ಬೀದರದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಬಗ್ಗೆ ಅವರ ಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಬರಲೇ ಇಲ್ಲ. ಆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅಧಿಕಾರಸ್ಥಾನದಿಂದ ಇಳಿದ ಮೇಲೆ ನಾಗೋರ್‌ವರೆಗಿನ ಮೀಟರ್‌ಗೇಜು ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟವೂ ಮೊಟಕುಗೊಂಡಿದೆ! ರೈಲು ಓಡಾಟ ಹೀಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳ ವ್ಯಕ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬಾರದು. ಬೆಂಗಳೂರು ಕ್ಷೇತ್ರದವರೇ ರೈಲುಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಯಾದಾಗ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಹೆಮ್ಮೆಯೆನಿಸಿತ್ತು. ರೈಲನ್ನೇ ಕಾಣದ ಕೊಡಗು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ವಿಸ್ತರಣೆಯೊದಗಿಸುವದಕ್ಕಿಂತ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯೇ ಅವರಿಗೆ ಪ್ರಮುಖವೆನಿಸಿದ್ದು ಆಶ್ಚರ್ಯ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಭ್ರಮೆಯಲ್ಲಿದ್ದವರು ಕೇವಲ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ರೈಲನ್ನೇ ಪಡೆದ ಉತ್ತರದ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಮರೆಯುತ್ತಿದ್ದುದು ಇನ್ನೂ ಆಶ್ಚರ್ಯಕರ!! ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆಯೇ ಎಲ್ಲ ರೈಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮೊದಲ [illegible] ಎಂಬಂತೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿರುವದು ಅತ್ಯಂತ ಆಶ್ಚರ್ಯವನ್ನುಂಟುಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ವಿಕಾರಾಬಾದ-ಬೀದರದ ಸುಮಾರು ೮೦೯ ಕಿ.ಮೀ.ನ ದಾರಿಯ ಪ್ರಯಾಣ ಮಧ್ಯಮ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳಿಂದ ೨೦-೨೧ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪದೂರದ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಿದರೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಅಸಾಧ್ಯವೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಸಾಮಾಜಿಕ ಹೊಣೆಯರಿತ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಂತಹ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರ ಈ ಸೌಲಭ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಒತ್ತಡ ತರಬಹುದು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾಗುತ್ತಿರುವಾಗಲೇ ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರಿಸಬೇಕಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡು ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಾದ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತರಾಗಬೇಕೇ?

ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೂ-ಮುಖ್ಯ ನಗರಗಳಿಗೂ

ಹೆಚ್ಚುವದಕ್ಕೆ ಈ ಜೋಡಣೆ ನಾಂದಿಯಾಗಲಿ. ಬೀದರಿನಿಂದ-ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆದರೆ ಮುಂದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. (ಸದ್ಯದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬೀದರ್-ನಾಂದೇಡದ ಹಂಪಿ ಲಿಂಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೀದರದ ನೇರ ಭೋಗಿಗಳೂ ಇರಬೇಕು). ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು-ಬೆಳಗಾವಿಗಳ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಬೀದರ್-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಹುಟಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕ ಬಿಜಾಪುರ-ಗದಗಗಳ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಸಂಪರ್ಕವೇ ಇಷ್ಟು ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿರುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ನಿಕಟಮಾರ್ಗದ ಯೋಜನೆಗಳು ಕ್ರಮೇಣ ರೂಪಗೊಳ್ಳಲಿ. ಇಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಭಾಲ್ಕಿ-ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಿಜಾಪುರ-ಅಥಣಿ-ಕುಡಚಿಗಳ ಮೂಲಕ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನ ವಿಸ್ತರಣೆ ಕ್ರಮೇಣ ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಬೀದರ್-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಗೆ ದೊರಕಬೇಕು. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೂ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸುವಂಥದು. ಐತಿಹಾಸಿಕ ಭವ್ಯ ಪರಂಪರೆಯಿರುವ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಧಾರ್ಮಿಕ ಪರಂಪರೆಯೂ ಅಪರೂಪದ್ದು. ಕಾವೇರಿಯಿಂದಮಾ-ಗೋದಾವರಿವರೆಗಿರ್ದ ನಾಡೆಂದು ಎನಿಸಿದ ಕರ್ನಾಟಕದ ಗೋದಾವರಿ ನದಿಯ ಸಮೀಪದ ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಉತ್ತರದ ಗುರುನಾನಕರು ಭೆಟ್ಟಿಯಿತ್ತ ನಾಡಿದು. ಬಸವೇಶ್ವರ-ಬಹಮನಿಯ 'ಮಹಾಮನೆ' ಎನಿಸಿದ ನಾಡಿದು.

ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡುನಿಲ್ದಾಣದ ಒಂದು ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ವಲಯದ ಜನರಲ್ ಮೆನೇಜರರನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರೈಲುಗಳು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವುಗಳೇ—ಅವುಗಳನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸಬಾರದೆಂದು ಹೇಳಿದರಂತೆ. ಅದರಂತೆಯೇ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಎಂ.ಪಿ.ಗಳು (ಸಂಸದರು) ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗವೆಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು-ಎಂದು ಎಚ್ಚರಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಆಂತರಿಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಆದ್ಯತೆ ಪಡೆಯಬೇಕೆಂಬುದನ್ನೂ ಮರೆಯಬಾರದು. ದೂರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಿರುವ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳೇ ಪ್ರಗತಿ ಎಂದು ಭಾವಿಸಬಾರದು. ನಮ್ಮ ಸಂಪತ್ತು ಪರಿವರ್ತನೆಗಳಲ್ಲೇ ವಿನಿಯೋಗವಾಗ ಬಾರದು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದದ್ದು ಹೊಸಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ. ಕಳೆದ ಮೂರು ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ೨೯೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಬೆಳೆದಿದೆಯೆಂದು ಲೋಕಸಭೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರಂತೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗವೂ ಸೇರಿವೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಹೊಸಪೇಟೆ ಮಧ್ಯದ ೧೧೩ ಕಿ.ಮೀ. ಜೊತೆ ಮಾರ್ಗ (ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಸಮಾನಾಂತರ)ವನ್ನು ಸೇರಿಸಬೇಕೆಂದರೆ, ಇದು ಕೇವಲ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಾಗಿ ರಚಿಸಿದ್ದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಪ್ರಯೋಜನದ್ದಾಗಿಲ್ಲವಲ್ಲ!!

ಮೇ - ೧೯೮೭

೨೨. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವಿಸ್ತರಣೆ

ಮುಂಬಯಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಗಾಡಿಗಳು ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲ ಗಾಡಿಯೆನಿಸಿವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಬಿಜಾಪುರ-ಬಾಗಿಲುಕೋಟೆಗಳಿಗೂ ಸಿಕ್ಕುವಂತಾಗಬೇಕೆಂದು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕವೇ!

ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಜಾತ್ರೆಯಾಗುವದು ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ. ಸಿದ್ಧರ-ಸಂತರ-ಶರಣರ ನಾಡೆಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾದ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಈ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಮುಟ್ಟಬೇಕಾದದ್ದು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಂಜಸ. ಆದರೆ ಈ ಗಾಡಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಗೇಜು ಬೇರೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದು ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣ. ಈ ಗಾಡಿಗೆ ತಕ್ಕ ಜೋಡಣೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುವದು ಕಷ್ಟದ್ದಾಗಬಾರದು. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಗದಗವರೆಗೂ ಹೋಗಬಹುದು.

ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಷ್ಟೇ ದೂರದ್ದು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕದ ಗದಗು. ಎಂದರೆ ಗದಗಿನಿಂದ-ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವವರಿಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವೇ ಸಮೀಪದ್ದು. ಆದರೂ ಗದಗಿನಿಂದ ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಗಾಡಿಗಳ ಜೋಡಣೆ ಇಲ್ಲ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಗದಗ ಮಾರ್ಗ ಎಂದಿನಿಂದಲೂ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಅಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಮಿರಜ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೂ ತಕ್ಕ ಜೋಡಣೆಯೊಂದಿಗೆ "ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್" ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಓಡಬಹುದಾದರೆ, ಅಂಥದೇ ಜೋಡಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆಗಳಿಂದ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕ ಬಿಜಾಪುರ-ಗದಗಗಳಿಗೆ ಏಕೆ ಹೋಗಬಾರದು?

ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಜಾತ್ರೆ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಆ ಜಾತ್ರೆಯ ಸಮಯಕ್ಕಾದರೂ ವಿಶೇಷ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದಾದರೂ ಆಗಿದೆಯೇ? ಬಿಜಾಪುರ ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದ ಪ್ರವಾಸಿಕೇಂದ್ರ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಓಡುವ 'ಗೋಲಗುಮ್ಮಟ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಿಜಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುಖ್ಯ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ

ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ತಕ್ಕ ಜೋಡಣೆಗಳಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಿದ್ದೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗದಗಿನವರೆಗಾದರೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಹೊಸಗಾಡಿಗಳೇ ಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ಸದ್ಯದ ಸ್ಥಳೀಯ ಗಾಡಿಗಳನ್ನೇ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುವಂತೆ ಬದಲಿಸಿ, ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನಾಗಿಸಿದರೆ ಸಾಕು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರಗಳಿಗೆ-ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮದ ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನತೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗಾಗಿ ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವಸಿದ್ಧತೆಯೆಂದು ಅನೇಕ ಗಾಡಿಗಳ ಪುನರ್ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೆಂದೂ ಇಂಥ ಮರುವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಷ್ಟರಲ್ಲೇ ಆಗಬೇಕಿತ್ತು. ನಮ್ಮ ಶಾಸಕರೂ, ಸಂಸದರೂ, ರೈಲು ಸಲಹಾ ಮಂಡಲಿಯವರೂ-ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಈ ವಿಷಯದತ್ತ ಲಕ್ಷ್ಯ ಪೂರೈಸದಿದ್ದುದು ತೀರ ವಿಷಾದನೀಯ. ಇಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳಾಗದೆ ರೈಲು ಸಂಚಾರದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಆಗಲಾರದು. ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಬೆಳೆಯದೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೂ ಮನದಟ್ಟಾಗಲಾರದು. ಪರಿವರ್ತನೆ ಲಾಭದಾಯಕವೆಂದು ಯಾವ ಸಮೀಕ್ಷೆಯೂ ಹೇಳಲಾರದು.

ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಹುಭಾಗವನ್ನು ತನ್ನ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡ ಬಿಜಾಪುರ, ರಾಜ್ಯದ ಈಗಿನ ರಾಜಧಾನಿಯಿಂದ ದೂರವಾಗಿ-ಮತ್ತು ರೈಲು ದಾರಿಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದ-ರಾಜಕೀಯ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕಳಕೊಂಡಿದೆ. ಬಿಜಾಪುರ-ಬಾದಾಮಿಗಳಿಗೆ ಭವ್ಯ ಇತಿಹಾಸವಿದೆ. ಹಿಂದೆ ಮುಂಬಯಿ ಇಲಾಖೆಯ ಒಂದು ಮೂಲೆಯೆನಿಸಿದ್ದು, ಇಂದು ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದು ಮೂಲೆಯೆನಿಸಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ಆಕರ್ಷಣೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು. ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬದಲಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ.

೧೯ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಬಿಳಿ ಸಾಹೇಬರು ಇಲ್ಲಿಯ ಜನರನ್ನು ಬಹಳ ತುಚ್ಛವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದರಂತೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೆಲ್ಲ 'ಥರ್ಡ್‌ಕ್ಲಾಸ್' ಜನರೆಂಬ ಕೀಳು ಭಾವನೆ ಬೆಳೆದು ಬಂತು. ಅಂಥ ಕೀಳರಿಮೆಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯ ಜನರು ಮೇಲೇಳುವಂತಹ ಸ್ಥಿತಿ ಇನ್ನೂ ಉಂಟಾಗಿಲ್ಲ. ಭಾರತದೆಲ್ಲೆಲ್ಲ ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದರ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ, ಎಲ್ಲೆಡೆಗೆ ದೊರಕುತ್ತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಇಲ್ಲವೆಂಬುದು ಒಂದು ದೂರದ ನೆಪ. ಗೇಜ್ ಯಾವುದಿದ್ದರೂ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು, ಸುಖಪ್ರಯಾಣವೆನಿಸದಿದ್ದರೂ, ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಯಾಸದ ಪ್ರಯಾಣಗಳನ್ನು ಕೊಡುವದು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಜೆಗಳು 'ದ್ವಿತೀಯ ದರ್ಜೆ'ಯವರಲ್ಲ ಎಂಬ ಅರಿವು ಭಾರತ ಸರಕಾರದ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಡಬೇಕು. ಗೇಜ್ ಬೇರೆಯಾದರೆ-ಒಂದು ಗಾಡಿಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಗೆ ಬದಲಿಸುವಾಗ ಕನಿಷ್ಠ ತೊಂದರೆಯಾಗುವಂತೆಯೂ-

ವಿಳಂಬವಿಲ್ಲದ ಜೋಡಣೆ ದೊರಕುವಂತೆ ಮಾಡುವುದು ಮನಸ್ಸಿದ್ದರೆ ತೀರ ಸುಲಭ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಬಹುದು.

ಬೆಳಗಾವಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯವರಿಗೆ 'ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಪ್ರಿಯವಾಗಿರುವಂತೆ ಗದಗ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ, ಬಿಜಾಪುರದ ಜನರಿಗೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಅತಿ ಪ್ರಿಯಗಾಡಿ ಎನಿಸಬಹುದು. "ಮೀನಾರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್" ನಲ್ಲಿ ಕೆಲ-ಸ್ಥಳಗಳಿಗಾಗಿ- ಕಾದಿರಿಸುವ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಾಗಿ ಯಾಚಿಸುವ ಸ್ಥಿತಿ ಇರಬಾರದು. ಬೇರೆ ಗಾಡಿಗಳಿಗಾಗಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ಕಾಯುವಂತಾಗಬ್ಬಾರದು. ಬಿಜಾಪುರ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಜನರು ಮುಂಬಯಿ ಯೊಂದಿಗೆ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ದಿನವೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಇದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಗದಗಿನಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಚಾರ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಇವುಗಳು ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಗಳಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದಲೇ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸುತ್ತಿವೆ. ರೈಲಿನೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದಲ್ಲ, ರೈಲು ಒದಗಿಸದ ಇದ್ದುದನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೊಡುತ್ತಿವೆ. ಆದರೂ ರೈಲಿನ ಸುಖಪ್ರವಾಸ ಹೆಚ್ಚು ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸಬೇಕು. ರೈಲಿನವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೌಕರ್ಯಗಳತ್ತ ಗಮನ ಹರಿಸಿದರೆ, ಸಲಹಾ ಮಂಡಳಿಯವರು ಜನರ ಅಗತ್ಯಗಳತ್ತ ಲಕ್ಷ್ಯ ಪೂರೈಸಿದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದವರು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಬೆಳವಣಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯದ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಮನಗಂಡರೆ, ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಒಂದೊಂದೇ ಮೂಡಿಬಂದಾವು. ಕೇವಲ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಭ್ರಮೆ ಹುಟ್ಟಿಸಿ ಜನರನ್ನು ತೆಪ್ಪಗಾಗಿಸಿ, ಮೂಲಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಂದ ಜಾರಿಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರವೃತ್ತಿ ಸರಕಾರದ ಒಡೆತನದ ರೈಲುಖಾತೆಗೆ ಶೋಭಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಜನರಿಂದ ಆರಿಸಿಹೋದ ಶಾಸಕರಿಗೂ ಶೋಭಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಈ ಸಣ್ಣ ಪುಟ್ಟ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಪೂರಕವೆಂದೇ ತಿಳಿಯಬೇಕು. ಪೂರ್ವಭಾವಿ ಸಿದ್ಧತೆಗಳೆಂದೇ ತಿಳಿದು ಅವುಗಳಿಗಾಗಿ ತೀವ್ರ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸಬೇಕು.

ಜುಲೈ - ೧೯೮೫

೨೩. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್

ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮುಂಬಯಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ನಿತ್ಯ ಗಾಡಿ. ಇದು ಪ್ರಾರಂಭವಾದದ್ದು (ಲ.ಳ.೧೯೭೬) ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಆಗಿನ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿ ಈ ಗಾಡಿಗೆ ಹಸಿರು ನಿಶಾನೆ ತೋರಿಸಿದ್ದರು. ಆ ಗಾಡಿ ಇದುವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ.

ಮುಂಬಯಿ ಮಹಾನಗರದಿಂದ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಅನೇಕ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರದ ಚಟ್ಟಣೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವದು ತುಂಬ ಕಷ್ಟದ್ದು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮುಂಬಯಿಗಳ ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದಕ್ಕೆ ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೂ ತೊಂದರೆಗಳಿದ್ದವು. ಆಗ ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆಯ ರಾತ್ರಿ ಗಾಡಿಯೊಂದನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿ-ಆ ಗಾಡಿಗೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಂಬ ಹೆಸರಿಟ್ಟು -ಸೊಲ್ಲಾಪುರದ ವರೆಗೆ ಓಡಿಸ ಲಾರಂಭಿಸಿದರು. ಈ ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಪುಣೆಯಿಂದ-ಮಿರಜಿ- ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಎರಡು ಕೋಚುಗಳ ಜೋಡಣೆಯೂ ಪುಣೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿತ್ತು. ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಹೊರಟ ಗಾಡಿ ಅಪರಾತ್ರಿಯ ೩.೩೦ಕ್ಕೆ ಪುಣೆ ತಲುಪಿ ಎರಡು ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಮಿರಜಿಯ ಗಾಡಿಗಾಗಿ ಬಿಟ್ಟು ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಹಿಂತಿರುಗುವಾಗಲೂ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ಪುಣೆಗೆ ರಾತ್ರಿ ೯.೩೦ಕ್ಕೆ ಬಂದ ಕೋಚುಗಳು, ಅಪರಾತ್ರಿಯ ೧ ಗಂಟೆಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮುಂಬಯಿ ಗಾಡಿಗೆ ಸೇರಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದವು. ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು ಎರಡೂವರೆ ಮೂರು ಘಂಟೆಗಳ ಬಲವಂತದ ವಿರಾಮ ಪುಣೆಯಲ್ಲಿ ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ದೊರಕುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂಥ ವಿಳಂಬದ ಜೋಡಣೆಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಈಗ ತಪ್ಪಿದೆ.

ಮುಂಬಯಿ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ನೇರ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿ ಸೌಕರ್ಯ ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮೂಲಕ ದೊರಕಿದ ನಂತರವೂ ಪ್ರವಾಸ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ತೃಪ್ತಿದಾಯಕವೆನಿಸಲಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮುಂಬಯಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಸು ವಲ್ಲಿಯ ಇರುವ ವ್ಯಾವಹಾರಿಕ ತೊಂದರೆಗಳು. ಅಲ್ಲಿಯ ಇಕ್ಕಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸಿದಾಗ ಮಾತ್ರ ಹೊರಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿಸಬಹುದು. ಈ ರೀತಿಯ ವಿವಿಧ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿಯೇ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ಕಾರಣದಿಂದ ಮುಂಬಯಿಯ ಕೆಲ ಗಾಡಿ ಕುರ್ಲಾದಿಂದ ಮತ್ತು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ದಾದರನಿಂದ

ಹೊರಡುತ್ತಿವೆ. ನಾಗಪುರ-ಮುಂಬಯಿಗಳ ಮಧ್ಯ ಒಂದು ಸೂಪರ್-ಫಾಸ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟದ ಬೇಡಿಕೆ ಪೂರೈಸುವದು ಕೂಡಲೇ ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲವಂತೆ. ಈ ಮಿತಿಗಳನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಇತರ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಂಬಯಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಇನ್ನಿಷ್ಟು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿ ಹಗಲು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಾಂಗಣದಲ್ಲಿ ತಂಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮುಂಬಯಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಈ ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದ ಜನತೆ ತುಂಬ ಉತ್ಸಾಹದಿಂದ ಸ್ವಾಗತಿಸಿತು. ಈ ೪೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗಾಡಿಯಂತೆಯೇ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿ ಇದಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆಯಾಗಿ ಹಗಲು ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಭಾಗದ ಜನರೂ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾರೆ. (ಇದೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬಿಜಾಪುರ ಮಧ್ಯದ ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಾದಾಗ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಬಿಜಾಪುರದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವದಕ್ಕೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಜನ ಆಕ್ಷೇಪಿಸಿದರಂತೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಿಜಾಪುರ-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರು. ಈ ಗಾಡಿ ಸುಮಾರು ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿ ಪುಣೆ ತಲುಪಿ-ಬೆಳಗಿನ ೪ ಗಂಟೆಗೆ ಮುಂಬಯಿ ತಲುಪುತ್ತದೆ.)

ರೈಲು ಓಡಾಟಗಳು ರಾಜ್ಯಸೀಮೆಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಗಮನಿಸಬಾರದೆನ್ನುತ್ತಾರೆ. ರಾಜ್ಯಸೀಮೆಯನ್ನು ದಾಟಿ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವಂತಹ ದೊಡ್ಡ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವರೆಗೂ ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು. ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ-ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಿಂದ ಯೋಗ್ಯ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರಕಬೇಕು. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ-ರಾಜ್ಯ ಸೀಮೆಯ ಹೊರಗಿನ ನಗರಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿದರೆ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವೇ ಎನಿಸಬೇಕು. ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರುಗಳಿಗೆ-ಇದೇ ಗಾಡಿಯಿಂದ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕುವಂತಾದರೆ, ಈ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬಳಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಇಡೀ ಹಗಲು ಈ ರೇಕು ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೨ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ವ್ಯರ್ಥವಾಗಿ ತಂಗಿರುವದರ ಬದಲಾಗಿ ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಅದೇ ರೈಲು ವಲಯದ-ನಿಲ್ದಾಣಗಳವರೆಗಾದರೂ ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದಲ್ಲವೇ? ಇದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ- ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ರಾಯಚೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಹಗಲು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ-ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಜನತೆಗೆ ಹಿತವಾದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ- ಬೆಂಗಳೂರು ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ೭೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು, ಎಂದರೆ ೧೪-೧೫ ಗಂಟೆಗಳ ದಾರಿ. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಸೌಕರ್ಯ-ಈ ದಾರಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದಲ್ಲವೇ?-ಇದು ಹಗಲು ಗಾಡಿಯಾಗಿರಲಿ-ಇದರಲ್ಲಿ ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ.

ಆದರೆ ಇದು ಲಿಂಕ್-ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಆಗಿ- ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯೆ-ಶಯನಾಯನ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆಯುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಇರಬೇಕು.

ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಜಾತ್ರೆಯಾಗುತ್ತಿರುವದು ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ 'ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ' ಹೆಸರು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾದದ್ದು. ಆ ಹೆಸರಿನ ಮಹಿಮೆಯೂ ಹೆಚ್ಚು. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವೂ ಇದೆಯಂತೆ. ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ-ಇದಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆಯಾಗಿ-ಇದೇ ಹೆಸರಿನಿಂದ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ರೈಲಿನವರು ಇದನ್ನು ಒದಗಿಸಲಿಲ್ಲ. ಹುಟಗಿಯಿಂದ-ಗದಗವರೆಗಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಲಾಭ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು, ಅದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಜೋಡಣೆಗಳಿರಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಹುಟಗಿ-ಗದಗವರೆಗಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆ ಯಿಂದಲೂ ಸಹಾಯ ಒದಗಬೇಕು. ಬಾದಾಮಿ-ಆಲಮಟ್ಟಿ-ಬಿಜಾಪುರ ಮೊದಲಾದ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು-ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಾತ್ರ ಬೆಟ್ಟಿ ಕೊಡಬೇಕಾದವುಗಳಲ್ಲ. ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿ ಗಳಿಂದಲೂ ಇವುಗಳನ್ನು ಸೇರಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯವರು, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡಬೇಕು.

ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ ಒಂದು ನೇರ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು. ಅದು ೮೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರವಾಸವಾಗಿತ್ತು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಬಿಜಾಪುರ-ಧಾರವಾಡ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ರಾಜಧಾನಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಅರ್ಧಮರ್ಧ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಗಳಿಂದ-ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸದ್ಯ ಇಲ್ಲವೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಆ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟವೂ ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಅನುಕೂಲ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊಂದುವಂತೆ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಜೋಡಣೆ ಯಾಗಿ ಹಗಲು ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಯೋಗ್ಯಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಲ್ಲವು.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಇವೆ. ಮದರಾಸು-ಕನ್ಯಾಕುಮಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಯಿಮುತ್ತೂರು-ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಇವೆ. ಇವುಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್—ವಾಡಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ ಮೂಲಕ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥ ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಲಿಂಕ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ವಾಡಿ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಈ ಭಾಗದ ಹಗಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು.

ಹಿಂದೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವವನ್ನು ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ನೆರವೇರಿಸಿದ್ದರು. ಇದಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆಯಾಗುವ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು

ಈ ಗಡಿನಾಡಿನ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡಕ್ಕೆ ಆದರವಿದೆ. ಅದು ಮಧ್ಯವಲಯದಲ್ಲಿದ್ದರೂ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಮಧ್ಯ ವಲಯದ ಆಸ್ಥೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳಬಾರದು. ಅದು ಕಲಬುರ್ಗಿ-ವಾಡಿವರೆಗೂ ಇರಬೇಕಾದದ್ದೇ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮೂಲಕ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣಕ್ಕೂ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ಒಂದು ಔಟ್ ಏಜನ್ಸಿಯನ್ನಾದರೂ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು. ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು–ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದರೂ–ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿಸ್ತರಣೆಗೆ ಸಹಕಾರ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಎರಡೂ ವಲಯಗಳ ಮಾರ್ಗಗಳು ಸಂಧಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ಜೊತೆಯಾಗಿಯೂ ಪ್ರಗತಿ ಪಡೆಯಬಹುದು. ಗೋಲಗುಮ್ಮಟ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯೆ ದಕ್ಷಿಣ-ಮಧ್ಯ ರೈಲು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು. ಅದು ಆಮೇಲೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೀ.ಗೇ.ದಲ್ಲಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಂತೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರಬೇಕಿಲ್ಲ, ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದು ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಓಡಿದರೂ-ಸರಿ.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೧೯೮೭

೨೪. ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ಕೊಡುವ ಭಾಗ್ಯ

ವರಕವಿ ಬೇಂದ್ರೆಯವರು ಹಂಪಿಯನ್ನು "ನಾಡ ನಡುಮನೆ"ಯೆಂದು ಕರೆದರು. ದೊಡ್ಡದಾದ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಮನೆತನ ವಾಸಿಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ 'ನಡುಮನೆಗೆ' ವಿಶೇಷ ಮಹತ್ವವಿತ್ತು. ದೊಡ್ಡದಾದದ್ದು ಈಗ ವಿಚ್ಛಿನ್ನವಾಗಿ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಸಂಸಾರಗಳು ತಲೆ ಊರಿದಾಗ ನಡುಮನೆ ಕಡೆಗಣಿಸಲ್ಪಡಬಹುದು. ಇದೀಗ ವಿಚ್ಛಿನ್ನನಾಗಿದ್ದ ಕನ್ನಡನಾಡು ಮತ್ತೆ ಒಂದುಗೂಡಿದೆ. ನಾಡ ನಡುಮನೆ ಮತ್ತೆ ತಲೆಯೆತ್ತಬೇಕು. ವಿಜಯನಗರ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯದ ವೈಭವದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆಗೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಿರುವ ಹರಪನಹಳ್ಳಿ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಕೂಡಲಗಿ ಪ್ರದೇಶದ ಜನ ಸುಖಸಂಪತ್ತುಗಳಿಂದ ನೆಮ್ಮದಿಯಿಂದ ಬಾಳಿದವರು. ರಾಜಧಾನಿಯ ಸಾಮೀಪ್ಯ ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಒಂದು ವಿಶಿಷ್ಟ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಒದಗಿಸಿತ್ತು. ಸದ್ಯದ ಹರಿಯಾಣಾ ಪ್ರದೇಶ ದೆಹಲಿಯ ಸಾಮೀಪ್ಯದ ಭಾಗ್ಯ ಪಡೆದಂತೆ. ಹೂವಿನ ಹಡಗಲಿ ಪ್ರದೇಶ ಮಲ್ಲಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸಿದ್ಧ. ನಿತ್ಯವೂ ವಿಜಯನಗರಕ್ಕೆ ಮಲ್ಲಿಗೆ ಹೂಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿತ್ತಂತೆ. ಆದರೆ ಈ ನಾಡ ನಡುಮನೆ "ಕಾಳರಕ್ಕಸನ ಕಡೆಕೂಳು ಬಾಳಕವಾದ" ಮೇಲೆ ರಾಜಧಾನಿಗಳಿಂದ ದೂರವಾಗಿ ಮೂಲೆಗುಂಪಾದದ್ದು- "ಕರ್ಮಫಲ"ದಿಂದ ಎನ್ನಬೇಕೇ?

ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಪ್ರದೇಶವೂ ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ ಹೊರತಾದದ್ದಲ್ಲ. ತುಂಗಭದ್ರಾ ತೀರದ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಬರಗಾಲದ ತೀವ್ರತೆಗೆ ಬಲಿಯಾಗುವ ಸಂದರ್ಭಗಳೂ ಮೇಲಿಂದ ಮೇಲೆ ಉಂಟು. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಪನಹಳ್ಳಿ ಹಡಗಲಿ ಪ್ರದೇಶ ಮುಂಗಾರು ಮಳೆ ತಪ್ಪಿದರೆ ಹಿಂಗಾರು ಮಳೆಯನ್ನಾದರೂ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಇದ್ದುದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ತರಹದ ನೆಮ್ಮದಿ ಆ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಈಗಲೂ ಇದೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಆದರೆ ಆಧುನಿಕ ನಾಗರಿಕತೆಯ ಪ್ರಭಾವ-ಆಧುನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ-ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಪರಿಣಾಮ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಆದದ್ದು ಕಡಿಮೆಯೆಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು.

ಬಳ್ಳಾರಿವರೆಗೂ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಬಂದ ರೈಲು ಹೊಸಪೇಟೆವರೆಗೆ ಬೆಳೆದದ್ದು ೧೮೭೬ (ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗ). ಅದರ ಹಿಂದಿನ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಮದರಾಸು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗದಗ ಮುಖಾಂತರ ಕಾರವಾರವರೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಿರಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ೭೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ವಿಚಿತ್ರ ಆಗುಹೋಗುಗಳು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಧ್ಯದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ೧೮೮೫ರಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸಿದವು.

ಅದಾದ ಮೇಲೆ ಸುಮಾರು ಒಂದು ನೂರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟವು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ.

ಕೊಟ್ಟೂರು ಸೀಮೆಯು ಮದರಾಸು ಸರಕಾರದ ಗಮನ ಸೆಳೆದದ್ದು ಮತ್ತೊಂದು ಬರಗಾಲದ ಸಮಯದಲ್ಲೇ. ಆ ಪ್ರದೇಶದ ಹುಟ್ಟುವಳಿಯಲ್ಲಿ ಆಸ್ಥೆ ಬೆಳೆದದ್ದೂ ಆಗಲೇ. ಅದೇ ಕಾರಣದಿಂದ ೧೯೦೫ರಲ್ಲಿ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣವಾಯಿತು. ಈಗ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ಹೆಸರಿಗೆ ಮಾತ್ರವೆನ್ನಬೇಕು. ದಿನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮಿಶ್ರಗಾಡಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅದೇ ಗಾಡಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿಗಳ ಆಸ್ಥೆ ಕೊಟ್ಟೂರಿಗೆ ದೊರಕಿಲ್ಲವಾದರೆ, ಕೊಟ್ಟೂರಿನವರ ಆಸ್ಥೆ ಹೊಸಪೇಟೆಯನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ವ್ಯಾಪಾರದ ಸೆಳೆತ ದಾವಣಗೆರೆ, ಹರಿಹರಗಳತ್ತ ಹೆಚ್ಚು. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದ್ದ ರೈಲು ದಾರಿಯೂ ಭದ್ರವಾದದ್ದಲ್ಲ. ಮಳೆಯ ಹೊಡೆತಕ್ಕೆ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ರೈಲು ಓಡಾಟ ರದ್ದಾಗುವದೂ ಉಂಟು. ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೂ ಸಂಕೋಚವೇ! ಅವು ಹೇಗೋ ಉರುಳುತ್ತವೆ. ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದಲ್ಲಿ. ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿಕೊಂಡಿತಾದರೂ ಇಲ್ಲಿಯ ಸಂಚಾರ ಸಾಧನೆಗಳು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಬೆಳೆಯಬಹುದೆಂಬ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೇಡವಾದ ಅತಿಥಿಯಂತೆ ಬಾಳಬೇಕಾಯಿತೇನೋ! ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ರಚನೆ ನಂತರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯೂ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗಿದೆ. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಯಾವ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನೂ ಕಾಣದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ಮದರಾಸಿನವರಿಗೆ ಇದ್ದಂಥ ಕೊಟ್ಟೂರಿನ ಆಸ್ಥೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನವರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಉಂಟಾಗಿಲ್ಲವೇನೋ!

ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಜಲಾಶಯದ ನಿರ್ಮಾಣ ದಿಂದಲೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾರ್ಪಾಟು ಹೊಂದಬೇಕಾಯಿತು. ಆದರೆ ಪ್ರಯೋಜನದಲ್ಲಿ ಏನೂ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ಮತ್ತೊಂದು ಬರಗಾಲ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯತ್ತ ಗಮನ ಸೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ನಮ್ಮ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಬಿನ್ನವಿಸಿದ್ದಾರಂತೆ.

ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಮುಖಮಾಡಿದ್ದ, ಹಂಚಿ ಹೋಗಿದ್ದ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ಭಾಗಗಳು ಈಗ ಮತ್ತೆ ಒಂದಾಗಿವೆ. ಒಂದಾಗಿ ಮೂರು ದಶಕಗಳ ನಂತರವಾದರೂ ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಬಂದಿದೆಯಲ್ಲ. ಈಗಲಾದರೂ ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ಹರಿಹರವನ್ನು ತಲಪುವದು ಒಂದು ಹಂತದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಮಾತ್ರ. ಈ ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಚನೆಗೆ ನಮ್ಮ ಗುರಿ ಮುಗಿಯಬಾರದು. ಹರಿಹರ ದಾಟಿ ಮುಂದೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ರೈಲಿಗೆ ಸೇರಬೇಕು. ರಾಯಚೂರು-ಮಾನ್ವಿ-ಸಿಂಧನೂರು-ಗಂಗಾವತಿ- ಮುನಿರಾಬಾದ ಮಾರ್ಗವೂ ಹೊಸಪೇಟೆ ರೈಲಿಗೆ ಸೇರಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದ ನಡುನಾಡಿನ ಈ

ವಿಕಾಸ-ನಮ್ಮ ವಿವಿಧ ಘಟಕಗಳನ್ನು ಈ ಹೈದರಾಬಾದ್ (ಕಲ್ಯಾಣ) ಕರ್ನಾಟಕ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಮೈಸೂರು-ಮುಂಬಯಿ (ಕಿತ್ತೂರು) ಕರ್ನಾಟಕಗಳ ಜನರಲ್ಲಿ ಭಾವಬಂಧನವನ್ನು ಬಿಗಿಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಈ ರೈಲು ವಿಕಾಸವಾಗಬೇಕು. ಹೊಸಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ೧೯-೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ೨೧ನೇ ಶತಮಾನಕ್ಕೆ ಅಣಿಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಕೊಟ್ಟೂರಿನ ಜನ ನೇರವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ಸೇರುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ರೈಲು ನಾಗರಿಕತೆಯಿಂದ ಅಸ್ಪೃಶ್ಯರಾಗಿ ಉಳಿದ ಈ ಜನರಿಗೆ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇಪ್ಪತ್ತು ಸಾವಿರ ಸಂಖ್ಯೆಯುಳ್ಳ ಇಲ್ಲಿಯ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಈ ನಡುನಾಡಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಕರಾವಳಿಯ ಮಂಗಳೂರು-ಕಾರವಾರ-ಮಲ್ಪೆಗಳು ಹೆಬ್ಬಾಗಿಲೆನಿಸಿ ನಾಡಿನ ವ್ಯಾಪಾರ ಉದ್ಯೋಗಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲು ಕಾರಣವಾಗಬೇಕು.

ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಪರದ ರೈಲು ಒಂದು ಹೊಸ ಅಧ್ಯಾಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕು. ಹರಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮುಂಡರಗಿ-ಡಂಬಳ-ಲಕ್ಕುಂಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಗದಗಿಗೂ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಬೆಳೆಸಬಹುದು. ರೈಲು ಸರಾಸರಿಯಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಮುಂದುವರೆದಿದ್ದರೂ ಕನ್ನಡನಾಡಿನ ಇತರ ಜಿಲ್ಲೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಸಂಪರ್ಕವಿಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯೋಜನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಹಳ ಹಿಂದೆ ಉಳಿದದ್ದು. ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವದು ಅವಶ್ಯವಾಗಿರುವಂತೆಯೇ, ಇಂಥ ಚಿಕ್ಕ ಶಾಖೆಗಳು-ಹೆಚ್ಚು ಜೋಡಣೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ್ದು. ನಮ್ಮ ನಾಡಿಗೆ ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿಯೂ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ದೊರೆತಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚು ರೈಲು ಬೇಕೆಂದರೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಷ್ಟು ಸಾರ್ವತ್ರಿಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಾರದು. ಸಮೂಹ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದು. ಕೆಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ರೈಲು ಕಂಬಿಗಳ ಮೇಲೆ ಓಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಿತವ್ಯಯದ್ದೆನಿಸೀತು. ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇಂಧನದ ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ನಾಡಿನಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆಯ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬೇಕಾದರೆ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನ ಯಾವ ಪಟ್ಟಣವೂ ರೈಲಿನಿಂದ ೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ದೂರವಿರಬಾರದು. ಅಂಥ ಯೋಜನೆಗಳು ಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳ ಬೆಳವಣಿಗೆ-ರಸ್ತೆಯ ಸಾರಿಗೆ-ರೈಲಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿದ್ದರೆ ಸಾಕು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಗಮನ ಪಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ೨೧ನೇ ಶತಮಾನವನ್ನು ಎದುರು ನೋಡುತ್ತಿರುವ ನಾವು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೇ ಸರಿಯಾಗಿ ಪಡೆಯದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದೇವೆ.

ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆಯ ದರಗಳು ಏರುತ್ತಿರುವದು ಅನಿವಾರ್ಯವೆನ್ನುತ್ತಾರೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು. ಆದರೆ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದೆಂದು ಮನಗಂಡು ಅದನ್ನು ಬೆಳೆಸುವತ್ತ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ದೃಷ್ಟಿ ಹರಿಯಬೇಕು. ಕೊಟ್ಟೂರು-ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆ ನಡುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೇಗನೆ ಒದಗಿಸುವಂತಾಗಲಿ.

ಅಕ್ಟೋಬರ್ - ೧೯೮೫

೨೫. ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ಬಿಕ್ಕಟ್ಟು

ದಕ್ಷಿಣಮಧ್ಯರೈಲಿನವರು ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ರದ್ದತಿಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಾರಂತೆ! ರೈಲಿನವರು ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಾರೆಂಬುದೇ ಒಂದು ಹೊಸ ವಿಚಾರ ಮತ್ತು ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ಅಂಶ ಎನ್ನಬೇಕು. ಯಾಕೆಂದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗದ ರದ್ದತಿಗೆ ಅವರು ಒಪ್ಪುವದಿಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ರೈಲಿನವರೂ ತಿಳಿದಿರಬಹುದು. ಆದರೂ ಹೀಗೆ ಕೇಳುವದು ನಮ್ಮ ಭಾರತದ ಪ್ರಜಾಸತ್ತಾತ್ಮಕ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅಪೇಕ್ಷಣೀಯ ಅಂಗ. ಅಲ್ಲದೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಈ ರೈಲುದಾರಿಯ ಬಗ್ಗೆ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆದಂತಾಗಿದೆಯನ್ನಬಹುದು.

ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ರಚನೆಯಾದಾಗ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಮದರಾಸು ಆಧಿಪತ್ಯದ ಭಾಗವಾಗಿತ್ತು. ೨೦ನೇ ಶತಮಾನದ ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಿನ್ನೂ ಬೆಳೆದಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಭಾಗದ ವ್ಯವಸಾಯೋತ್ಪನ್ನಗಳ ಸೂಕ್ತ ಉಪಯೋಗದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆಗಿನ ಸರಕಾರ ಈ ರೈಲನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಂತೆ ಮಾಡಿತು. ದಾವಣಗೆರೆ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಭಾಗವೂ ಮದರಾಸು ಅಧಿಪತ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಈ ರೈಲು ಹರಿಹರ-ದಾವಣಗೆರೆವರೆಗೂ ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿತ್ತೇನೋ! ಅಥವಾ ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯೇ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದರೆ, ದಾವಣಗೆರೆ-ಹರಿಹರಗಳಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆವರೆಗೂ ರೈಲು ಬರಬಹುದಾಗಿತ್ತು ಎಂದೂ ಹೇಳಬಹುದು. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆ ಮೈಸೂರಿನ ಭಾಗವೆನಿಸಿದ್ದು ೧೯೫೨ರಲ್ಲಿ. ಮುಂದೆ ವಿಶಾಲ ಮೈಸೂರು ಬಂತು. ಕರ್ನಾಟಕ ಎಂದೂ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಿತು. ಆದರೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಸ್ವಾಯತ್ತ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಮೈಸೂರು ಆಗ ಪಡೆದಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ದೊರೆತ ಮೇಲೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಚನೆಯಾದ ಮೇಲೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲೆಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ ಮಾತ್ರ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ರೈಲು ರಾಜ್ಯಸರಕಾರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದಲ್ಲ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದಲೋ ಅಥವಾ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಅಗಾಧವಾಗಿ ಬೆಳೆದದ್ದರಿಂದಲೋ ರೈಲಿನ ಆವಶ್ಯಕತೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಎನಿಸಲಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಉಪಮಾರ್ಗ ವೆನಿಸುವ ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಗಮನ ಪಡೆದದ್ದು ತೀರ ಕಡಿಮೆಯೆನ್ನಬಹುದು. ಆಗಾಗ ಲೋಕಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಬೆಳೆಸುವ ವಿಚಾರಗಳು ಬಂದದ್ದುಂಟು. ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರ ಮತ್ತು

ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ರಚನೆಯಾಗುತ್ತಿದ್ದಾಗಲೂ ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಿದ್ದೂ ಉಂಟು. ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ಅವಶ್ಯದ್ದಲ್ಲ ಎಂಬ ಉತ್ತರವೂ ಸಿಕ್ಕಿತಂತೆ. ಆದರೂ ಈ ರೈಲು ರಚನೆಗೆ ಆಂದೋಲನ-ಒತ್ತಡ ಬರಲಿಲ್ಲ.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಗಾಗಿ ಅನೇಕ ಸಲ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೂ ಉಂಟು. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಂಡಿಸಿದ್ದೂ ಉಂಟು. ಆದರೂ ಕಳೆದ ೮-೧೦ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಗೋ ರಚನೆಗೊಂಡ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಆಗಾಗ ರದ್ದತಿಯನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವದೂ ಒಂದು ವಿಶೇಷವೆನ್ನಬೇಕು. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ-ತಮಿಳುನಾಡು-ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ-ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂಗಾಲಗಳ ರಾಜಧಾನಿಗಳಲ್ಲೇ ರೈಲುವಲಯಗಳ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿಗಳು ಇರುವದರಿಂದ ರೈಲಿನ ಹಿರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯಸರಕಾರಗಳೊಂದಿಗೆ ರೈಲುಗಳ ಓಡಾಟ- ಪ್ರಗತಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸುವಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಒದಗುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೈಲು ವಲಯದ್ದೂ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿ ಇಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ರೈಲಿನವರು ರಾಜ್ಯದವರೊಡನೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ನಡೆಸುವ ಪ್ರಸಂಗಗಳು ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ-ಸಂಬಂಧ ರೈಲ್ದಾರಿಯ ರದ್ದತಿಯ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಬರುತ್ತಿದೆಯೇನೋ!

ಕೊಟ್ಟೂರು ರೈಲು ನಿಯಮಿತ ಪ್ರಯೋಜನದ್ದಾಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ರೈಲಿನವರೂ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದವರೂ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಉಳಿಯಬೇಕೆಂದರೆ ಅದರ ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆಯಲೇಬೇಕು. ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆಯುವ ದೆಂದರೆ, ಮಾರ್ಗ ಸುಭದ್ರವಾಗಬೇಕು. ಸರಕು ಸಾಗಾಟ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗ ಹರಿಹರ ಇಲ್ಲವೆ ದಾವಣಗೆರೆವರೆಗೆ ಬೆಳೆಯುವದವಶ್ಯ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕವಾಗಿಯಲ್ಲ-ಪೂರಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವಂತಾಗಬೇಕು. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಪನಹಳ್ಳಿ-ಹರಿಹರ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯಿದ್ದಂತೆಯೇ ಇನ್ನೂ ಇತರ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ರಚನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹರಪನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಡಂಬಳ-ಲಕ್ಕುಂಡಿಗಳ ಮೂಲಕ ಗದಗಿಗೂ ರೈಲು ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ಹೊಸಪೇಟೆ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಸಿಂಧನೂರು, ಮಾನ್ವಿ, ರಾಯಚೂರು ದಾರಿಯೂ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಎಡದಂಡೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗ-ಮುಂದೆ ಸಾಗಿ ಶಿವಮೊಗ್ಗ- ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೇರಬೇಕು. ಈ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಒಂದೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ ರೂಪಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಭಾಗದ ಸಮಗ್ರ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯ ಸ್ಪಷ್ಟ ಕಲ್ಪನೆ ನಮ್ಮೆದುರು ಇರಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಈ ಶತಮಾನದ ಆದಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದ ಮಾರ್ಗ ಇದೇ ಶತಮಾನದ ಅಂತ್ಯದೊಳಗಾಗಿ ರದ್ದಾಗಬಾರದು. ಈ ಪ್ರದೇಶ ಹೊಸ ರೈಲು ಜಾಲವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ಈ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಬೃಹತ್ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಲು

ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದೇ ಹಂತವಾಗಿ ರಚನೆಯಾದರೂ- ಇಲ್ಲಿಯ ಮಾರ್ಗಗಳು ಕೊಡುವ ಲಾಭದಿಂದಲೇ ಮುಂದಿನ ಹಂತ ಬೆಳೆಯುವಂತಾಗಬೇಕು.

ಹೊಸ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅನೇಕ ಮಾರ್ಗಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗಳೂ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಇವುಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಹಣವನ್ನು ಪೂರೈಸುವದೇ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆಯೆನ್ನುತ್ತಾರೆ ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ ವೆಚ್ಚದ ಭಾರವನ್ನು ಹೊರಬೇಕೆಂದೂ ಸೂಚಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಹಾನಗರಗಳ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಗೆ ಬಂಡವಲನ್ನು ಕೆಲ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಗಳು ಒದಗಿಸಲು ಮುಂದಾಗುತ್ತಿವೆ. ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಸಾಲ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ರೀತಿಯೂ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯರೇ ಒಂದು ದಶಕದ ಹಿಂದೆ ಹಣ ಕೊಡುವದಕ್ಕೆ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದರಂತೆ. ಈಗಲೂ ಕ್ರಮಬದ್ಧ-ಸಮಯಬದ್ಧ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಕೈಕೊಂಡರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಸಾಲರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೂಡಿಸುವುದು ಕಷ್ಟದ್ದಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ ಬರಗಾಲ ಸ್ಥಿತಿ ಉಂಟಾಗುವದೂ ಸಾಮಾನ್ಯವೇ. ಬರಗಾಲ ಪರಿಹಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಬೆಳೆದದ್ದೂ ಬರಗಾಲದ ಕಾಮಗಾರಿ ರೂಪದಲ್ಲಿಯೇ. ಕೊಟ್ಟೂರು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡದ್ದು ಇಂಥ ಒಂದು ಬರಗಾಲದ ಕಾಮಗಾರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನ ಸಾಮಾನ್ಯರಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಜ್ಞೆ-ಆಸ್ಥೆ ಕಡಿಮೆಯೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಆಡಳಿತಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದ ಭಾಗಗಳು ಒಂದಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಬಂದು ಮೂರು ದಶಕಗಳಾಗಿವೆ. ಆಯಾ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಆಂತರಿಕ ಜೋಡಣೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗವೂ ಇಂಥ ಜೋಡಣೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಎನಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ರೈಲು ಆಸ್ಥೆ ಕಡಿಮೆಯೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಸ್ಥೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯೇ. ನಮ್ಮ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೂರು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವಲಯಗಳಿಗೆ ಸೇರಿವೆಯೆಂಬುದೂ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರತಿಕೂಲ ಅಂಶವೇ. ಆ ಮೂರು ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ -ಉಪೇಕ್ಷಿತ ಭಾಗಗಳೆಲ್ಲ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿವೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸ್ಪಷ್ಟ ಕಲ್ಪನೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇನೋ! ದ.ಮ. ರೈಲಿನವರು ಮಾರ್ಗರದ್ದತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರಕಾರವನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೆ ಪುಣ್ಯವೆನ್ನಬೇಕು. ಅವರು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಸರಕಾರವನ್ನು ಕೇಳಿಲ್ಲವಲ್ಲ!! ರೈಲಿನವರ ಈ ರೀತಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಸರಕಾರವನ್ನು ಎಚ್ಚರಿಸಿದ್ದು ಯೋಗ್ಯವೇ ಆಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರವೂ ಜನತೆಯೂ ಜಾಗೃತಗೊಂಡು ರೈಲಿನವರನ್ನು ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತರನ್ನಾಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ಬೇರೆ

ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಕೆಲ ಉಪಮಾರ್ಗಗಳು ನಷ್ಟದ ರೈಲುಗಳೆನಿಸಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಹೊಸ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆದು ಭಾರತದ ರೈಲು ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಂತಾಗಬೇಕು. ಗ್ವಾಲಿಯರ್ ಬಳಿಯ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗವೊಂದು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬ್ಯಾಟರಿ ಚಾಲಿತ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಪಡೆದದ್ದು ವಿಶೇಷವೆಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು. ಆದರಂತೆಯೇ ಕರ್ನಾಟಕದ ಉಪಮಾರ್ಗಗಳಿಗೂ ಪ್ರಯೋಜನ ಇದೆ. ನಾಡಿನ ಜೀವನ ಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವ ಶಕ್ತಿ ಪಡೆದಿವೆ. ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಸಮೃದ್ಧಗೊಳಿಸುವ ಹೊಣೆ ರೈಲಿನವರದೇ ಆಗಿದೆ. ಈಗ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲುಪಥ ನವೀಕರಣಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಪಥ ನವೀಕರಣದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಪ್ರಮುಖ ಮಾರ್ಗಗಳಷ್ಟೇ ಗಣಿಸಲ್ಪಡಬಾರದು. ಉಪಮಾರ್ಗಗಳೂ ನವೀಕರಣಗೊಳ್ಳಬೇಕು-ಸುಭದ್ರವಾಗಬೇಕು. ಪ್ರಯೋಜನಕಾರಿಯಾಗಬೇಕು. ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುವಂತೆ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಮಾಡಬೇಕು. (ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ಮಾರ್ಗ-ಯುನಿಗೇಜ್ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿದೆ. ಆದರೆ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳೇ ಓಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿಯ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರೈಲು ಕಾರುಗಳ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬಹುದು-ಅಲ್ಲದೆ ಕೊಟ್ಟೂರು- ಬಳ್ಳಾರಿವರೆಗಾದರೂ ಕೆಲಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು.)

ಜನವರಿ - ೧೯೮೧

೨೬. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಮೀಕ್ಷೆ

ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಪರಿವಾರದೊಂದಿಗೆ ಬೀದರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಭೆಟ್ಟಿಯಿತ್ತಾಗ ಅವೆರಡೂ ನಗರಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಈ ಜೋಡಣೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಲ್ಲಿಯ ದೂರವೂ ಬೀದರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಎತ್ತಿ ಹೇಳಿದರು. ಇದೇ ವಿಷಯವಾಗಿ, ಕೆಲ ದಿನಗಳ ನಂತರ ಸಂಸತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನೆಯೊಂದಕ್ಕೆ ರೈಲು ಖಾತೆ ರಾಜ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೊಟ್ಟ ಉತ್ತರ ಈ ರೈಲು ಜೋಡಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಬೀದರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ರೈಲು ಸಮೀಕ್ಷೆ ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದಂತೆ ೧೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗರಚನೆಗೆ ೧೮೦ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆಯೆಂದೂ ಮತ್ತು ಲಾಭಾಂಶ ತೀರ ಕಡಿಮೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಈ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಬಿಡಲಾಗಿದೆ ಎಂದೂ ಉತ್ತರ ಬಂತಂತೆ! ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ತೋರಿದ ಒಲವು-ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ರೈಲು ಆಡಳಿತ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ-ಇನ್ನೂ ತಲುಪಿಲ್ಲವೆಂದು ಅರ್ಥವೇ?

ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯವನ್ನು ಉದ್ಘಾಟಿಸುತ್ತಾ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯರಚನೆಯಾಗಿ ೪೦ ವರ್ಷಗಳಾದ ದಿನವೇ ಈ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ (ನೈಋತ್ಯ) ಬರುತ್ತಿರುವದು ಸಂತೋಷದ ಸಂಗತಿಯೆಂದರು. ಆದರೆ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗವಾಗಿ ೪೦ ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಬೀದರಿನಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ನೇರ ಗಾಡಿಯ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿಲ್ಲವಲ್ಲ! ಬೀದರಿನಿಂದ ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ-ಮತ್ತು ಮುಂಬಯಿಗೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ೧೯೯೫ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಸಮೀಕ್ಷೆ 'ದ.ಮ. ರೈಲಿನವರು ಮಾಡಿದ್ದು. ಆ ವಲಯದವರು ಕರ್ನಾಟಕದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬಹುದೇ? ಇಂಥ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಆಸ್ಥೆಯುಳ್ಳವರೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿ ಯೋಗ್ಯ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಬಹುದು. ಈ ರೈಲು ಜೋಡಣೆ ಲಾಭಕರವಲ್ಲವೆಂದು ನಿರ್ಣಯಿಸಿದ ಹಿನ್ನೆಲೆಯನ್ನೂ ನಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲಿನವರಿಂದಲೇ ಸೂಚಿತವಾದ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಮಾಡುವಾಗ ಇಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳೇ ಬರುವದಿಲ್ಲ. ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದವರು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಆಸ್ಥೆಯುಳ್ಳವರಾಗಿದ್ದರೆ ಲಾಭಕರವಾಗುವಂಥ - ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗದ ಸೂಚನೆಯೂ ಬರಬಹುದು.

ಹೊಸದಾಗಿ ರಚಿತವಾದ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದವರು–ಈ ಪ್ರದೇಶ ತಮ್ಮ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ ಎಂದೂ ಸಮಸ್ಯೆಯಿಂದ ಜಾರಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಬೀದರ, ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳೆರಡೂ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿದ್ದರೂ, ಎರಡೂ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲುವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಬೀದರ ನಿಲ್ದಾಣ ದ.ಮ. ರೈಲುವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದೆ. ಮತ್ತು ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಧ್ಯರೈಲುವಲಯದಲ್ಲಿದೆ. ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಚಿಸುವಾಗ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ, ವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗಳ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮತ್ತು ಬೀದರಗಳನ್ನು ತಲುಪುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಆಗಬಹುದು. ಬೀದರದಿಂದ ಸುಮಾರು ೭೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಬೆಂಗಳೂರು ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ವಿಕಾಸದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಜಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಪ್ರದೇಶದ ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿಗಿಂತ ಈ ದೂರದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕಲ್ಲವೇ?

ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಹುಮನಾಬಾದ-ಬೀದರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯಂತೆ ಪರ್ಯಾಯವಾಗಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸಬಹುದು. ಈ ಮಾರ್ಗ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭಕರವೆನಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಕಲಬುರ್ಗಿ- ಭಾಲ್ಕಿ-ಅಂಕೋಲಾ-ಖಾಂಡವಾ-ದಿಲ್ಲಿಯ ರೈಲ್ದಾರಿ ಸದ್ಯದ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ದೊಂಡ-ಮನಮಾಡ್-ಭುಸಾವಳದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಸುಮಾರು ೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಸಮೀಪದ್ದು. ಯುನಿಗೇಜ್ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಾಟಾದ ದಾರಿಗಳು ಈ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗದ ವಿಸ್ತರಣೆ ನೈಋತ್ಯಕ್ಕೆ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ತಲುಪಿದರೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸವ ಕಲ್ಯಾಣದಿಂದ-ಉಳವಿ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಹೋದದ್ದು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಇದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಬಂಧ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೂ ಬರಬೇಕಾದದ್ದೇ. ಸಿದ್ಧಾರೂಢ ಸ್ವಾಮಿಗಳು ಬೀದರ ಭಾಗದವರೇ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಅವರ ಮಠವಿದೆ.

ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು. ರೈಲಿದ್ದುದು ೩೦ರ ದಶಕದಿಂದ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಗಾಳಿ ಬೀಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಈ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಏನೂ ಲಾಭವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಆದ್ಯತೆ ದೊರಕಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಬೀದರ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಗೆ-ಮುಂಬಯಿವರೆಗೆ ನೇರಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಬಂದಿದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ರೈಲು ರಚನೆಯಾದರೆ, ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಯ-ಬೀದರದ ದೂರ ಸುಮಾರು ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆದೀತು. ಸದ್ಯ ವಾಡಿ-ವಿಕಾರಾಬಾದ ಮೂಲಕ ರೈಲು ದಾರಿ ದೂರ ೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಬೀದರ ಮತ್ತು ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳು ಮಧ್ಯಮಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳು.

ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಹುಮನಾಬಾದ-ಬೀದರ ಮಧ್ಯೆ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಯ ಗುಂಟ ರೈಲು ರಚಿಸುವದು ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸದು. ಹೊಸ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ- ತಿರುವುಗಳು, ಏರು-ಇಳಿತಗಳು ನಿಧಾನವಾಗಿರಬೇಕು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಗಮನಿಸಿದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ರಾಜೇಶ್ವರ, ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿಯ ಮಾರ್ಗ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎರಡನೆ ದೊಡ್ಡಪಟ್ಟಣ. ಹುಮನಾಬಾದ- ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನವಸತಿಯುಳ್ಳದ್ದು. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಬೇರೆ ಮಹತ್ವಗಳೂ ಇವೆ. ಅದೊಂದು ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳ. ಐತಿಹಾಸಿಕ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿಯ ನಗರ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಂಕಗಳು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೇರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವದೂ ಮಹತ್ವದ್ದೇ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರಾಜ್ಯ ರಚನೆಯಾಗಿ ೪ ದಶಕಗಳು ಕಳೆದರೂ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನವಾಗಿಲ್ಲ. ಹೊಸ ರೈಲುವಲಯ ಕನ್ನಡ ನಾಡಿನ ಇಂಥ ಅಲಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯ ವೆಚ್ಚವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದು. ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಡಿದಾದ ಗುಡ್ಡಪ್ರದೇಶವಿಲ್ಲ. ಬೆಣ್ಣೆತೊರೆ ಮತ್ತು ಮುಲ್ಲಾಮಾರಿ ಚಿಕ್ಕ ನದಿಗಳನ್ನು ದಾಟಬೇಕು. ರಚನೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆ ಆದರೆ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚು. ಹೀಗಾಗಿ ಲಾಭಾಂಶ ಹೆಚ್ಚು ಆಗಬಹುದು.

ರೈಲು ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಬಹುದು. ಹೊಸ ರೈಲು ರಚಿಸುವಾಗ ಬಗೆಬಗೆಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಅವಶ್ಯ. ಅಲ್ಲಿಯ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಿತಿ, ಸಾರಿಗೆಯ ಗಾತ್ರ, ಸರಕು ಸಾಗಾಟ, ಲಾಭಾಂಶಗಳನ್ನೂ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರದೇಶದ ಭೂಮಿಯ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವೂ ರಚನೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತವೆ. ಗುಡ್ಡ-ದಿನ್ನೆಗಳನ್ನು ಹಾಯ್ದು ಹೋಗುವ ದಾರಿ-ನದೀಕೊಳ್ಳಗಳನ್ನು ದಾಟಿ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗಗಳು ರಚನೆಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ರಚನೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಸ್ಯೆ ಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸುರಂಗಗಳನ್ನು, ಸೇತುವೆಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಯ ರಚನಾವೆಚ್ಚ ಸರಾಸರಿ-ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ೪-೫ ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮೀರಿತು. ಕೃಷ್ಣಾ-ಭೀಮಾ ನದಿಕೊಳ್ಳದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಜಟಿಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಆದರೂ ರಚನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಮಿತವಾಗಿ ಇರಿಸಿ, ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯೋಜನ ಕೊಡುವಂತಹ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಕೂಡಲೇ ಒಪ್ಪಿಗೆ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಿಜಾಪುರ-ಸಿಂದಗಿ-ಗಾಣಗಾಪುರ ಇಲ್ಲವೆ ನೆಲವಗಿ ಹತ್ತಿರ ಭೀಮಾನದಿ ದಾಟಿದರೆ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಸೂಕ್ತವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೈಲು ಸುಮಾರು ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಬೀದರ ಹುಮನಾಬಾದಗಳಿಂದಲೂ ರಾಜೇಶ್ವರ ಬಳಿ ಜೋಡಿಸುವ ಮತ್ತೊಂದು

ಮಾರ್ಗವೂ ಬಂದರೆ ಉತ್ತಮ. ಆದರೆ ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯನ್ನು ನಾವು ರೈಲು ವಿಕಾಸದ ಎರಡನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಮೊದಲನೆ ಹಂತ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ರಾಜೇಶ್ವರ-ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿಯ ಮಾರ್ಗ. ಇದು ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ರೈಲಿಗೆ ಸಂಲಗ್ನತೆ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಿಜಾಪುರದ ಮಾರ್ಗವೂ ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಸುಮಾರು ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ವೃದ್ಧಿಯುಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಬೀದರ ನಗರಕ್ಕಿಂತ ಭಾಲ್ಕಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿದೆ. ಬೀದರನಗರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಗ್ನೇಯಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ.

ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ-ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ಹೊಸಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳನ್ನು ಕೇಳುವಾಗ ಸಂತೋಷವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಕಾರ್ಯರೂಪದಲ್ಲಿ ಬರುವದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಹಂತಗಳಿವೆ. ಆ ಹಂತಗಳಲ್ಲೆಲ್ಲ ನಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮಹತ್ವ-ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಮನಗಾಣಿಸಿ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ದೊಡ್ಡ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಇಲಾಖೆ ಅತಿ ದೊಡ್ಡದು. ಆಡಳಿತ ಜಾಲದ ವಿವಿಧ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಯೋಜನೆಗಳು ಹಾಯ್ದು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಮಯ ಬೇಕು. ನಿರ್ಲಿಪ್ತ ಕೆಲಸಗಾರರಿಂದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನೀರಸವಾಗಿ ಬರಬಹುದು. ಆಸ್ಥೆಯುಳ್ಳವರು ಸುಗಮದಾರಿಯನ್ನು-ಪರ್ಯಾಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸಬಹುದು. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ವಿವಿಧ ಹಂತಗಳನ್ನು ದಾಟಿ ಬರುವಾಗ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವೇ ವಿಕೃತಗೊಳ್ಳುವದೂ ಉಂಟು. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಈ ಹಂತಗಳನ್ನು ದಾಟುವದಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬದಲಾಗುತ್ತಾರೆ- ಸರಕಾರ ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲು ವಿಕಾಸದ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಭದ್ರವಾಗಿದ್ದರೆ ಹೊಸಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದೇಶ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿದ್ದರೆ, ಇಂಥ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಪರಿಣಾಮ ಬೀರಲಾರವು ಅಲ್ಲವೇ? ಎಂತಲೇ ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆ ರಾಜಕೀಯ ಸೆಳೆತಕ್ಕೆ ಸಿಗುವಂಥ ವಿಷಯವಾಗಬಾರದು, ಮಂತ್ರಿಗಳ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಪ್ರಭಾವವೇ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಬಾರದು.

ಫೆಬ್ರವರಿ - ೧೯೯೭

೨೭. ಹೊನ್ನಾವರ ರೈಲು ಹಿನ್ನೆಲೆ ಹಾಗು ಮುನ್ನಡೆ

ಹೊನ್ನಾವರ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಪಟ್ಟಣ. ಆದರೂ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಅಥವಾ ಅದರ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಹೇಳುವಾಗ ಹೊನ್ನಾವರದ ಬಗ್ಗೆ ಯಾರೂ ಹೇಳುವದಿಲ್ಲ. ಹೊನ್ನಾವರದ ಬಳಿಯ ಸುರಂಗಮಾರ್ಗದ ಮತ್ತು ಶರಾವತಿ ನದಿಯ ಮೇಲಿನ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಹೊನ್ನಾವರ ಹೆಸರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಸುರಂಗ ಕೊರೆತದ ಭಾಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಭೂಮಿ ಕುಸಿದು ಕೆಲಜನರು ಸಾವಿಗೀಡಾದರು. ಹೊನ್ನಾವರದ ಇನ್ನಾವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿ ತೋರಿಸದಿದ್ದರೂ ಶರಾವತಿ ನದೀ ಮೇಲಿನ ಸೇತುವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿಶೇಷ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಇದ್ದಾರೆ.

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತಿದೆಯಷ್ಟೇ. ಕರ್ನಾಟಕ-ಗೋವಾ-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಅಲ್ಲದೆ ಕೇರಳ ಸರಕಾರಗಳ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಈ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲುಮಾರ್ಗವು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆಶ್ಚರ್ಯವೆಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯ ಹಿನ್ನಾಡಿನಿಂದ ಯಾವ ಸಂಪರ್ಕವೂ ಇಲ್ಲದೆ ಈ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗಿದೆ. ಶರಾವತಿ ಮೇಲೆ ರೈಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ಮಾಣದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಹಕಾರ ತೋರಿಸಿದ್ದರೆ-ಎರಡೂ ಸೇತುವೆಗಳು ಜೊತೆಯಾಗಿಯೇ ಬರಬಹುದಾಗಿತ್ತೇನೋ! ಇಂಥ ಜೊತೆ ಸೇತುವೆಗಳು-ತಾಂತ್ರಿಕ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣ-ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಯ ಗೋದಾವರೀ ನದಿಗೆ ರಾಜಮಹೇಂದ್ರಿ ಹತ್ತಿರ ಇರುವದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಯ ಇಲಾಖೆಯೇ ಬೇರೆ. ರೈಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಸಂಸ್ಥೆಯೇ ಬೇರೆಯಾಗಿ ಇಂಥ ಅಪೂರ್ವ ಸಹಕಾರದ ಜೊತೆ ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣ ತಪ್ಪಿಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯ ಪೂರೈಸಿಲ್ಲವೆನ್ನಬೇಕೇ? ಇಲ್ಲಿಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಶರಾವತಿ ನದಿ ಸೇತುವೆ-ತೀರ ಹೀನಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ದೊಡ್ಡವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿ ಬಂದಿದೆ. ನದಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಥ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಬಾರ್ಜಸಹಾಯದಿಂದ ಒಂದು ದಂಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಈ ಕ್ರಮದಲ್ಲಿಯೂ ಅನೇಕ ತಡೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಹೊನ್ನಾವರದ ರೈಲು ಸೇತುವೆಯ ಇಂಥ ತಡೆಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಯೋಗ್ಯ ಪರಿಹಾರವನ್ನು

ಒದಗಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನುದ್ದಕ್ಕೂ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದರೆ ತಾಳಗುಪ್ಪ. ಈ ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಹೊನ್ನಾವರವನ್ನು ಅಥವಾ ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಭಟಕಳವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಮಹತ್ವದ ಕ್ರಮದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನವಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಜೋಡಣೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲುನಿರ್ಮಾಣಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಒಳಪಡುವ ವಿಷಯವೆನಿಸಿಲ್ಲ. ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲು ಇಲಾಖೆಯವರು ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿಗೆ ತಮ್ಮ ಸಂಬಂಧವೇ ಇಲ್ಲವೆಂಬಂತೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕತೆಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣವಾದದ್ದೇ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕಾಗಿ. ೧೯೩೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಭಟಕಳವನ್ನು ಆಗಿನ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಂದರನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಯಿತು. ಆ ಮಾರ್ಗ ಆಗ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡಿತು. ಈಗ ಯುನಿಗೇಜು-ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು ಯುಗ ಬಂದಿದೆ. ಬೀರೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆ ೧೯೯೭ರ ಜೂನ್‌ರೊಳಗಾಗಿ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡು ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಬೆಂಗಳೂರು ನೇರಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸುವವು ಎಂದು ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಕಾರ್ಯ ತಾಳಗುಪ್ಪದವರೆಗೂ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಜನರಿಂದ ಒತ್ತಡಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ ಕೇವಲ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವದಕ್ಕೆ ಈ ಮಾರ್ಗ ಉತ್ತಮ ಉದಾಹರಣೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಲೂಬಹುದು. ಅದು ಕರಾವಳಿ ತಲುಪುವಂತಾದಾಗಲೇ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸಂಚಾರ ಹೆಚ್ಚಬಲ್ಲದು ಮತ್ತು ಲಾಭಕಾರಿಯೂ ಆಗಬಲ್ಲದು.

ಭಟಕಳವರೆಗೆ ಮಾರ್ಗದ ಆಯ್ಕೆ ಹಿಂದೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸೀಮೆಗೆ ಹೊನ್ನಾವರಕ್ಕಿಂತ ಭಟಕಳ ಸಮೀಪದ್ದು. ಈಗ ಹಿಂದಿನ ಸಂಸ್ಥಾನದ ಸೀಮೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವಲ್ಲ. ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಭಟಕಳದ ದಾರಿ ಕೊಗಾರುಘಟ್ಟ ಮೂಲಕ ಕಡಿದಾದದ್ದು. ಈ ಮಾರ್ಗ ಶರಾವತಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಎತ್ತರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಬಂದು ಕೊಗಾರು ಘಟ್ಟ ಇಳಿದು ವೆಂಕಟಾಪುರ ನದಿ ಕೊಳ್ಳದಲ್ಲಿ ಸಾಗಬೇಕು. ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಹೊನ್ನಾವರದ ದಾರಿ ಮಳೆಮನೆ ಘಟ್ಟದ ಮೂಲಕ ಗೇರಸೊಪ್ಪೆಯಿಂದ ಶರಾವತಿ ನದಿ ಬಲದಂಡೆಗುಂಟ ಸಾಗಿದರೆ ದಾರಿ ಸುಲಭ ಮತ್ತು ಸಮೀಪದ್ದು. ಭಟಕಳಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ದಾರಿಯಿಂದ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆಯಾದ್ದರಿಂದ, ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಬರುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಹೊನ್ನಾವರ ಸೇರುವದು ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದು. ಗೇರಸೊಪ್ಪೆಯ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಇತಿಹಾಸ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಪಟ್ಟಣಗಳಿವೆ. ಶರಾವತಿಯ ಎರಡೂ ದಂಡೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜೈನ ಬಸದಿಗಳಿವೆ. ಶರಾವತೀ ಕೊಳ್ಳದ ವಿದ್ಯುತ್ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರದೇಶವಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ 'ಟೇಲ್ ರೇಸ್'-ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನೆ

ಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಅನೇಕ ಪ್ರಕಾರದ ಪ್ರಗತಿಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಿರುವಾಗ-ಪರಸ್ಪರ ಪೂರಕ ಕೆಲಸಗಳೂ ಇಲ್ಲಿ ಸಾಗಬೇಕು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ರೈಲು ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಹೊನ್ನಾವರಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದು, ಕೊಂಕಣ ರೈಲನ್ನು ಸೇರಬೇಕು.

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದ ವಿಶೇಷ ಅಂಶಗಳಿಗೆ ಪ್ರಚಾರ ಬಹಳ. ಆದರೂ ಇಡೀ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಪ್ರತಿ ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ೪ ಕೋಟಿ ಸರಾಸರಿಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಹೊನ್ನಾವರದ ಭಾಗದ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅಷ್ಟು ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲ. ಶರಾವತಿ ಕೊಳ್ಳದಲ್ಲಿಯೇ ಸಾಗುವ ದಾರಿ ಸುಮಾರು ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಜೋಗದ ಜಲಪಾತ ದಾಟಿದ ನಂತರ ಇಳಿವು ಸುಮಾರು ೯೦೦-೧೦೦೦ ಅಡಿ ಮಾತ್ರ. ಇಲ್ಲಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲ. ಮಳೆಮನೆ ಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರ ಇಳಿತವಿದೆಯಾದರೂ ಸುಮಾರು ೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಘಟ್ಟದ ದಾರಿಯಾದರೂ, ಕೊಗಾರು ಘಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಸುಲಭಮಾರ್ಗವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶ ಕೆಲ ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದೆ ಊರ್ಜಿತಾವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿದ್ದದ್ದು, ಆಧುನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತವಾಗಿದೆ. ಹೊನ್ನಾವರದ ರೈಲು ಈ ಭಾಗಕ್ಕೆ ವರವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸುತ್ತದೆ. ಹೊನ್ನಾವರ-ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಬೀರೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ದಾರಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ಸಹಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಆಕರ್ಷಕ ಸಂಪರ್ಕವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶ ಮುಂಬಯಿ ಇಲಾಖೆಯ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದಾಗಲೂ ಅಲಕ್ಷಿತವಾಗಿತ್ತು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಆಧುನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಇಲ್ಲದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಇಂಥ ಅಲಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಬೆಳೆದದ್ದು ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಕಾರಣದಿಂದ. ಆ ರೈಲಿಗೆ ಹಿನ್ನಾಡಿನಿಂದ ತಾಳಗಪ್ಪದಿಂದ ರೈಲು ಜೋಡಣೆಯೂ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಶರವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಶರಾವತಿ ಕೊಳ್ಳದ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಸೇರಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಈ ರೈಲುಗಳು ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಬೇಕು. ಹೊನ್ನಾವರ ಮೂಲಕ-ಭದ್ರಾವತಿಗೆ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ ಪೂರೈಕೆಯೂ ಸುಗಮವಾಗಬೇಕು.

ಡಿಸೆಂಬರ್ - ೧೯೯೩

೨೮. ಪ್ರಚಾರಾಡಂಬರದ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ

ಯುನಿಗೇಜ್ ರೈಲು ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯ ಅಲ್ಲಲ್ಲ ಸಾಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕೆಲಸ ಸಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಕ್ಕೊಂದು ಸಮಾರಂಭ-ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡ ಹಾಗೆ ಆಯಾ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಂದು ಸಮಾರಂಭ. ಪ್ರತಿವಾರವೂ ಇಂಥ ಸಮಾರಂಭಗಳು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಏಕರೂಪದ ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನಿಂದ ಆಗುವ ಮಹತ್ವದ ಲಾಭಾಂಶಗಳನ್ನು ಇಂಥ ಸಮಾರಂಭಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಭಾಷಣಗಳಿಗೆ ಕೊರತೆಯಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಯ ನೆಪದಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿಯ ಜನತೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳೇ ಇಲ್ಲದೆ ಎರಡು-ಮೂರು ವರ್ಷಗಳನ್ನು ಕಳೆಯಬೇಕಾಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಯುನಿಗೇಜ್ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂ. ಹಣ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇಷ್ಟು ಹಣದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ಹೊಸ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಬಹುದಿತ್ತು. ಈಗ ಆಗುತ್ತಿದ್ದುದು ಕೇವಲ ಪರಿವರ್ತನೆ. ಇದರಿಂದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆದಂತಾಗುವುದಿಲ್ಲವಲ್ಲ. ಆದರೂ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಈ ಸಾಧನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಮ್ಮೆ, ಆಗಾಗ ಪ್ರಚಾರಾರ್ಥವಾಗಿ ಅದನ್ನೇ ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಬಹಳ ಸಲ ಪ್ರಚಾರವಾದಾಗ ಆ ಕಾರ್ಯದ ಸತ್ವದ ಬಗ್ಗೆಯೇ ಸಂದೇಹವುಂಟಾಗುತ್ತದಲ್ಲವೇ?

ಭಾರತ ವಿಶಾಲ ದೇಶ. ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ನೀತಿ ಮೇಲುನೋಟಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬೇಕಾಗುವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಗೆಯವು ಆಗಿರುತ್ತವೆ. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಳು ಬೆಳೆದದ್ದು, ಇಂಥ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ದೊಡ್ಡ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಜೋಡಿಸುವ ಮಾರ್ಗಗಳು ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರಾಧಾನ್ಯ ಪಡೆಯಿತು. ಮೀ.ಗೇ. ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದ ಮಹಾ ಬಂದರು ಭಾರತದಲ್ಲಿದ್ದವು. ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಬೆಳೆಯಿತು. ವ್ಯಾಪಾರ ಬೆಳೆಯಿತು. ಸಂಚಾರವೂ ಬೆಳೆಯಿತು. ಹೀಗೆ ಮೀ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯಿತು. ಕೆಲವೆಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಅನಿವಾರ್ಯವೆನಿಸಿತು. ಆದರೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಎಲ್ಲ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪರಿವರ್ತಿಸುವದು

ಬಹಳ ದುಬಾರಿಯೆನಿಸಿತು. ಇಂಥ ದುಬಾರಿ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಕೈ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ—ನಮ್ಮ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು, ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿಗಳ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಚರ-ಸಂಪತ್ತು ವ್ಯರ್ಥವಾಗುತ್ತದಲ್ಲ ಎಂಬ ವ್ಯಥೆಯೂ ಇದೆ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಈ ಸಂಪತ್ತನ್ನು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಉಪಯೋಗಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ಇಂಥ ಹಿತ-ಮಿತದ ಉಪಯೋಗದತ್ತ ಈಗ ಗಮನ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳು-ದೊಡ್ಡ ವೆಚ್ಚ. "ದೊಡ್ಡವರದಲ್ಲವೂ ದೊಡ್ಡದೆನ್ನುವ ಮಾತು ಸುಳ್ಳಲ್ಲ" ಎಂದು ವರಕವಿ ಬೇಂದ್ರೆಯವರು ಹಾಡಿದರಲ್ಲ! ಇಂಥ ದೊಡ್ಡ ವೆಚ್ಚದ ಕಾರ್ಯದ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಾರಕ್ಕೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿ ಸಮಾರಂಭಕ್ಕೆ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳು. ಅರ್ಧಪುಟ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಜಾಹೀರಾತುಗಳು ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಧ್ಯಮದಲ್ಲಿಯೂ ದೂರದರ್ಶನದಲ್ಲಿಯೂ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುವ ವಿಷಯಗಳೆನಿಸಿವೆ. ಪ್ರಚಾರದ ವೈಖರಿಯೂ ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ವಿಚಿತ್ರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಬೆಳಗಾವಿಯಲ್ಲಿ-ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸುವ ಸಮಾರಂಭದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಮುಂದೂಡಲಾಯಿತು. ಆರು ತಿಂಗಳ ನಂತರ ಉದ್ಘಾಟನೆಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಮತ್ತೆ ಜರುಗಿತ್ತು. ಇಂಥ ದೇಶಕ್ಕೆ 'ಸಮರ್ಪಿಸುವ' ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ಅನೇಕ.

ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಈ ಪ್ರಚಾರದ ಸುಳಿವಿಗೆ ಸಿಕ್ಕು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಯಾಕೆ ಬಂತೋ ಎಂದು ಕೇಳುವಂತಾಗಿದೆ. ಹಿಂದಿನ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಲಾಭದಾಯಕ ಮತ್ತು ಮಿತವ್ಯಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೆಂದೇ ಬೆಳೆದಿತ್ತು. ಆ ರೈಲಿನ ಸರಿಯಾದ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯದೆ ಮೀ.ಗೇಜನ್ನು ಕೀಳಾಗಿಸಿ-ಹೀಗಳೆದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜನ್ನು ಬೆಳೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪಡೆದ ಪ್ರಚಾರವೂ ವಿಚಿತ್ರವಾಗಿದೆ. ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಒಂದೇ ರೂಪದ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಕನಸು ಕಾಣುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿದ್ದುದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜು (ಇದು ನಾಲ್ಕು ಅಡಿ-ಎಂಟೂವರೆ ಅಂಗುಲದ್ದು). ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಎಂದರೆ ಐದು ಅಡಿ-ಆರು ಅಂಗುಲದ್ದು. ಇದಲ್ಲದೆ ೫ ಅಡಿಗಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಪಂಚದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಯೋಗ್ಯವೆಂಬ ಭಾವನೆ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಹಿಂದಿನ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಒಳ್ಳೆ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆದ ಪ್ರದೇಶವೆಂದರೆ ತಮಿಳುನಾಡು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅಲ್ಲಿಯ ಹಿರಿಬಂದರು ಮದ್ರಾಸಿಗೆ ಎರಡೂ ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗಗಳು ಇದ್ದವು. (ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗದ ಬಳಕೆ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಮದರಾಸು ಉಪನಗರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲುಗಳು ಸುಮಾರು ೭೫ ವರ್ಷಗಳ ಸಮರ್ಥ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದವು. ಇದೀಗ ಆ ಗಾಡಿಗಳು ಸೇವೆಯಿಂದ ದೂರ ಸರಿದಿವೆ. ಕೊನೆಯ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷವೇ ವಿದಾಯ ಹೇಳಲಾಯಿತು).

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಿಂದ

ಸಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದು ನಿಜ. ಆದರೆ ಕಾರ್ಯ ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರ್ಯದಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೇ ಅಸ್ತವ್ಯಸ್ತಗೊಂಡಿತ್ತು. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಪ್ರಸಂಗಗಳು ಬಂದಿಲ್ಲ. ಕೆಲಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇದ್ದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬಾರದಂತೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಕೆಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದಳತೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯತ್ನವೂ ಸಾಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಇಲ್ಲ. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಮಾರ್ಗದ ದೂರ ಬೆಳೆದದ್ದೂ ಉಂಟು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಧರ್ಮಾವರದಿಂದ-ದೂರ ಬೆಳೆಯಿತು. ಕೆಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಳೆದು ಕೊಂಡದ್ದೂ ಉಂಟು. ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಚಿಂತಾಮಣಿ- ಶ್ರೀನಿವಾಪುರದ ಜನರು ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡು ಎರಡು ದಶಕಗಳೇ ಆಗಿವೆ. ಆದರೂ ರೈಲು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯಾರಂಭಕ್ಕೆ ಸಮಾರಂಭಗಳು ಆಗುತ್ತಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ರೈಲು ನಕ್ಷೆಯಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕ ರೈಲು (Narrow gauge) ಮಾಯವಾಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. 'ಚಿಕ್ಕ ರೈಲಿಗೆ ವಿದಾಯ' ಎಂಬ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದೆರಡು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಾರಂಭಗಳು ಆದವು. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಬರುವ ದೊಡ್ಡ ರೈಲು ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವೆನಿಸುವಂತೆ-ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಆಗಬೇಕು. ಇದ್ದ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ದೊಡ್ಡದನ್ನಾಗಿಸಿದ ಮಾತ್ರಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಕ್ರಾಂತಿಯಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಯೋಗ್ಯ ಜೋಡಣೆಗಳೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ವಿಷಯ ಎತ್ತಿದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಶಾಸಕರೂ - 'ಎಂಪಿ'ಗಳೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಬೆಂಬಲ ನೀಡಬೇಕು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡು ಆರು ತಿಂಗಳ ನಂತರ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಉದ್ಘಾಟನೆ ಸಮಾರಂಭವಾಯಿತು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮುಂದೆ ಹೊನ್ನಾವರವರೆಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿಯ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಬೆಂಬಲ ತೋರಬೇಕು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲವೆ ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಹೊನ್ನಾವರ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ತುಂಬ ವೆಚ್ಚದ್ದು ಎಂದೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜನರು ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗುವ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹರಿಹರ ಮಾರ್ಗ ಬೇಕು ಎನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿಗೆ -ಹೊನ್ನಾವರದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿದರೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜನರಿಗೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಪ್ರಯಾಣವೇ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮೀಪದ್ದು.

ಈ ಪ್ರಚಾರಾತ್ಮಕ ಸಮಾರಂಭಗಳು, ಉದ್ಘಾಟನೆಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಲಾರವು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಪ್ರಯಾಣ ದರವನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಮೊದಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರಗಳನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸ ಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ದರಗಳು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿವೆ. ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ವ್ಯಾವಹಾರಿಕವಾಗಿ ಬಗೆಹರಿಸಬೇಕು. ಕೆಲ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಕಾರುಗಳು ಸೇವೆ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಇಲ್ಲವೆ ೫ ಬೋಗಿಗಳ ಅರ್ಧಗಾಡಿಗಳು

(ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳು) ಓಡಬಹುದು. ದೂರದ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳೂ ಇರಲಿ. ತಡೆರಹಿತ ಓಟವೂ ಇರಲಿ. ಆದರೆ ಸಮೀಪದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಚಿಕ್ಕ ಗಾಡಿಗಳೂ ಸಾಮಾನ್ಯ ದರಗಳಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಉಪಮಾರ್ಗಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದೂ ಅಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ ಭಾಗಿಯಾಗಬೇಕು ಎಂಬ ಮಾತೂ ಇದೆ. ಇಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ವಿಸ್ತರಣೆ ಒದಗಿಸಿ, ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪದ ಮಾರ್ಗ ಹಾನಿಕಾರಕವೆನಿಸಿದೆ. ಅದನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಕಡೆಗಣಿಸಿ ಗಾಡಿ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿ ಕೆಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ಯಾವಾಗಲೋ ಒಂದು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಿ, ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲವೆಂದು ದೂರುವದು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ರೀತಿಯಾಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯನ್ನು ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು, ಅಳ್ನಾವರ-ದಾಂಡೇಲಿ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಬಹುದು. ಇನ್ನು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು-ಸಕಲೇಶಪುರದ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಕುಡಚಿ-ಜಮಖಂಡಿ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಮುಂದೆ ಲಿಂಗಸುಗೂರು-ರಾಯಚೂರು ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೇವಲ ಭರವಸೆಯಲ್ಲಿ ಉಳಿಯಬಾರದು. ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನೂ ಇನ್ನೂ ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ತರಲಿ. ಕೊಪ್ಪಳ- ಮುನಿರಾಬಾದ-ಸಿಂಧನೂರು-ರಾಯಚೂರು-ಗದ್ವಾಲ ಮಾರ್ಗವೂ ಆಂಧ್ರ-ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಹತ್ವದ ಜೋಡಣೆಯಾಗಲಿ. ಭಾರತದ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಇಡೀ ಭಾರತದ ಐಕ್ಯಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿಗಳಾಗುವಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಂದುಗೂಡಿಸಲು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಲಿ.

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ನಿಮಿತ್ತವಾಗಿ-ನಮ್ಮ ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೇ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬ ಅಪವಾದವನ್ನೂ ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜನರು ಯಾವ ರೀತಿಯ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಸಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆಯೆಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಇತರರಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ತೊಡಗಿಸಿದ ಹಣ ಎಷ್ಟು ಹಿತವಾಗಿ ವೆಚ್ಚವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನೂ ನೋಡಬಹುದು. ಆಸಾಮಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೈಲು ಸೇತುವೆಯೊಂದು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೂ ಉಪಯೋಗವಾಗುವಂತೆ ಬ್ರಹ್ಮಪುತ್ರ ನದಿಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ಸೇತುವೆ ಶರಾವತಿ ನದಿಗೆ ಹೊನ್ನಾವರ ಬಳಿ ಬರಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಇಂಥ ಬಹು ಉಪಯೋಗದ ಸೇತುವೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನವರು ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಸಮೀಪದಲ್ಲಿಯ ರಸ್ತೆ ಸೇತುವೆಯ ಸ್ಥಿತಿ ಕ್ಷೀಣಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಿಲ್ಲ. ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಸಮಾರಂಭವಾಗಿ ಎರಡುವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಕಾರ್ಯಾರಂಭವೇ ಆಗಿಲ್ಲ. (ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಿದ

ಮೇಲೆ ಅದಕ್ಕೆ ಸಮಯಬದ್ಧ ಕ್ರಮವಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕಂತೆ!)

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ-ಬೆಂಗಳೂರು-ಕ್ವಿಲೋನ್-ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವ ವಾಯಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗ ತುಂಬ ಸುತ್ತು ಸುತ್ತಾದದ್ದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು-ಮಡಿಕೇರಿ-ತಲ್ಲಿಚೇರಿ- (ಅಥವಾ ಕಣ್ಣೂರು)ಗಳ ಮೂಲಕದ ದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾದರೆ-ಇಂಥ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವ ಬಂದೀತು. ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮೂಲಕ ಸತ್ಯಮಂಗಲಂ-ತಿರುಪ್ಪೂರುವರೆಗೆ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಬಂದರೂ ಕೇರಳದ ಕ್ವಿಲೋನ್ ಎಷ್ಟೋ ಸಮೀಪದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯದ-ಪ್ರಚಾರದ ಆಡಂಬರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಗಳು ಹಿಂದೆ ಉಳಿಯಬಾರದು. ಅವುಗಳು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬೇಗನೆ ಇಳಿಯಬೇಕು.

ಮೇ - ೧೯೯೬

೨೯. ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸಂಭ್ರಮ

ಹೊಸ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದಂತೆ ನಾಲ್ಕು ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಲಿವೆಯಂತೆ. ಈ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವದು. ಸುಮಾರು ೪೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರವಾಸವನ್ನು ಆರು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸುವದಂತೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನತೆಗೆ ಹೆಮ್ಮೆಯ ಸಾಧನೆ ಯೆನಿಸುವಂತಿದೆಯಲ್ಲವೇ? 'ಶತಾಬ್ದಿ' ಮಾದರಿಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವದೆಂದರೆ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಮಾತಾಗಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಇಂಥ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಸಿದ್ಧತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ಮದರಾಸು-ಕೊಯಿಮತ್ತೂರುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕಾದ ಗಾಡಿಯ ಬದಲಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದೂ ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು ಪಕ್ಷಪಾತಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ದನಿಯೂ ಕೇಳಿ ಬಂತು. ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಟೀಕೆಗಳೂ ಬಂದವು. ಇರಲಿ. ಕೊಯಿಮತ್ತೂರು-ಮದರಾಸು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ (೪೯೨ ಕಿ.ಮೀ) ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಲಿದೆಯಂತೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದವರಾದ ಸದ್ಯದ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ-ಇಂಥ ಭೇದ-ಭಾವದ ಆರೋಪವನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಕರ್ನಾಟಕದವರು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಇಡಿ ಭಾರತದ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಯೆಂದೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆಸಾಮಿನಲ್ಲಿ, ರಾಜಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಭಾರತದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ರೈಲು ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಅನೇಕ. ರೈಲುಸೇವೆ ಬಹಳ ವಿಸ್ತಾರವಾದದ್ದು. ಸದ್ಯ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯವೇ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ತ್ವರಿತ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳೇ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿವೆ. ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೇ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮದರಾಸು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇತರ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೇವೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆಯಲ್ಲವೇ?

ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಇವು ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳಲ್ಲ, ಆದರೆ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು. ಇಡೀ ಗಾಡಿ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತವಾದದ್ದು. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಾಗಿಯೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನು ವಿದ್ಯುತ್ ಪೂರೈಸುತ್ತದೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ನಿಲುಗಡೆಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಭೋಜನದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಈ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳಿಗಾಗಿ

ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಬೋಗಿಯೂ (pantry car) ಇರುತ್ತದೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳು. ಆದ್ದರಿಂದ ಶಯನಾಯನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಲ್ಲ. ಬರಿ ಕೂತುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಆಸನಗಳು ಇರುತ್ತವೆ (ಚೇರ್‌ಕಾರ್‌ಗಳು). ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಬಹಳ ದೂರ ಓಡುವದಿಲ್ಲ. ಕುಳಿತುಕೊಂಡೇ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಬಹುದಾದ ದೂರದಲ್ಲಿ (ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಕಿಮೀ) ಮಾತ್ರ ಓಡುತ್ತವೆ. ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಮಾನ ಯಾನದ ರೀತಿ ಕೊಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನಬಹುದು-ಇಲ್ಲವೆ ಕೊಡುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಭೋಜನಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕಿಲ್ಲ. ಈ ದುಡ್ಡು ಟಿಕೆಟ್ಟಿನ ದರದಲ್ಲಿಯೇ ಸೇರಿದೆ.

ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿದ್ದರೆ ಉತ್ತಮ. ತಡೆರಹಿತ ಓಟಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ. ಒಂಟಿಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತಡೆರಹಿತ ಓಟವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬೇಕಾದರೆ ಇತರ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ತಡೆದು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ತಡೆರಹಿತ ಓಟಕ್ಕೆ ಇದಿರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಡೀ ಪ್ರವಾಸವನ್ನು ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸರಾಸರಿ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಆರು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಬಹುದು. ಮದರಾಸು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಮಾರು ಏಳು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮೈಸೂರಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆ ಎಂದಿನಿಂದಲೂ ಇದೆ. ಮೈಸೂರಿನ ಹವಾಮಾನ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ತಿಂಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಿದೇಶಿ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಬಹುದು.

ನಮ್ಮ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಭಿನಂದನಾರ್ಹರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನತೆಗೆ ರೈಲು ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ಬೆಳೆದಂತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರಯಾಣದ ವೆಚ್ಚ ಸಾಮಾನ್ಯಜನರಿಗೆ ನಿಲುಕದ್ದೇ ಎನ್ನಬಹುದು. ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ಕಂಡುಬಂದಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಇಂಥ ವೆಚ್ಚದ ಗಾಡಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ನಿತ್ಯ ಒದಗಿಸುವಷ್ಟು ದೊಡ್ಡದಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತ ಗಾಡಿಗಳು-ಮಹಾನಗರಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿ ಎನಿಸುವವು. ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ಸೇವೆಯೊಂದಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧಿಸುವದಂತೂ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ದುಬಾರಿ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನತೆಗೆ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸಲಾರದು. ವೇಗದಿಂದ ಓಡುವ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸ್ವಾಗತವಿದೆ. ಆದರೆ ಇಷ್ಟು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಜನರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಹೌದು, ರಿಯಾಯಿತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ಜನರು-ಸರಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ಕಂಪನಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರು, ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವೀರರು, ಸಂಸತ್ ಸದಸ್ಯರು ಮೊದಲಾದ ವಿಶಿಷ್ಟ ವರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತಾರಲ್ಲವೇ?

ಈ ವೆಚ್ಚದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಮಿತವ್ಯಯದ ಗಾಡಿಗಳೂ ವೇಗದಿಂದ

ಓಡುವಂತಾಗಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ಎತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದ ನಾಡು. ಇಲ್ಲಿ ವರ್ಷವಿಡೀ ಉತ್ತಮ ಹವಾಮಾನವೇ ಇರುತ್ತದೆ. 'ಹಸಿರುಜೋಳದ ಹೊಲದ ಗಾಳಿಯು ತೀಡಿ ತಣ್ಣಗೆ ಬರುತ್ತಿರುವ' ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಭಾರತದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಇಂಥ ಸಮ ಹವಾಮಾನದ ಪ್ರದೇಶ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಸುಲಭ ದರದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೆ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಖಚಿತ.

ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ದೂರ ಈಗಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ೪೭೦ಕಿಮೀ. ಕೆಲ ಸಣ್ಣ ನಿಕಟ ಜೋಡಣೆಗಳಿಂದ (chord line) ಈ ದೂರವನ್ನು ೩೮೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಬಹುದು. ಎಂದರೆ ಇದೀ ಪ್ರಯಾಣ ೫ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದು. ವೇಗದ ಓಟಕ್ಕಾಗಿ ಸಿಮೆಂಟು ಹಾಸುಗಳ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ತಡೆರಹಿತ, ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ -ನಿಕಟ ಮಾರ್ಗಗಳು ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ತಪ್ಪಿಸುವ ಬೈಪಾಸ್‌ಗಳೂ ಬರಬೇಕು. ತುಮಕೂರು- ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ದಾವಣಗೆರೆ ನಿಕಟ ಮಾರ್ಗ-ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಚನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗವಿದ್ದ ಮಾತ್ರಕ್ಕೆ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ ವೇಗವಾಗಿ ಓಡುವವೆಂಬ ಭಾವನೆ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಏರು-ಇಳಿತಗಳು ತೀವ್ರವಾಗಿರುವಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ತಿರುವುಗಳು ಇರುವದರಿಂದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ವೇಗದ ಮಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ತಿರುವುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ. ವೇಗದ ಓಟಕ್ಕೆ ಸಮತಟ್ಟಾದ ಪ್ರದೇಶ ಅನುಕೂಲದ್ದು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಬಯಲು ಪ್ರದೇಶಗಳು, ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಯ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಇಂಥ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುತ್ತವೆ.

'ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಅಲಕ್ಷಿತ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ಸಾಧನೆಯೆನಿಸಲಾರದು. ಇಂಥ ಒಂದು ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟದಿಂದ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆಯೂ ಅಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಅಲಕ್ಷಿತ ಮುಗ್ಧಜನರನ್ನು ಮರುಳುಗೊಳಿಸುವ ರೀತಿಯನ್ನು ರಾಜಕಾರಣಿ-ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಬಲ್ಲರು. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ಜನರಿಂದ ಹೊಗಳಿಕೆಯನ್ನೇ ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಈ ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ನೆಪದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ವ್ಯತ್ಯಯ ತಂದಿರುವದು ಒಂದು ಸಾಧನೆಯೇ? ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಮದರಾಸು (ಎಗ್ಮೋರ್)-ತಾಂಬರಮ್‌ವರೆಗೆ (೨೭ ಕಿ.ಮೀ.) ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಅದೇ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ವಿದ್ಯುತ್ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಒಂದು ದಿನವೂ ವ್ಯತ್ಯಯ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಇದ್ದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸುವುದು-ಸಾರಿಗೆಯನ್ನೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ.

ಏಪ್ರಿಲ್ - ೧೯೯೫

೩೦. 'ಶತಾಬ್ದಿ'ಯ ಸಡಗರ

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಂತು. ಈ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವಾಗಲೂ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಚಾರದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಆರಂಭಕ್ಕೊಂದು ಸಮಾರಂಭ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತೊಂದು ಸಮಾರಂಭ. ಈ ಗಾಡಿಯ ಒಂದೇ ನಿಲುಗಡೆಯಾದ ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದು ಸಮಾರಂಭವಾಗಬೇಕಿತ್ತೇನೋ! ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಇಂಥ ಪ್ರಚಾರ ಸಮಾರಂಭಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೀತಿಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಹಿರಿ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳನ್ನು, ಮುಂದಾಳುಗಳನ್ನು ಬರಮಾಡಿಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ಸಾಧನೆಯನ್ನು ತೋರಿಸುವ ಹಂಬಲವೂ ಇದೆಯಲ್ಲವೇ?

ಈ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ಏಳುವರೆ ಗಂಟೆಗಳದ್ದಾಗಿದೆ. ೪೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ದಾರಿಗೆ ಈ ಅವಧಿ ದೀರ್ಘವಾದದ್ದೇ. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳು ೪೯೨ ಕಿ.ಮೀ. (ಎಗ್ಮೋರ್-ಮದುರೈ) ದೂರವನ್ನು ಈಗಲೂ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಆರು ಗಂಟೆಯ ಪ್ರಯಾಣವೆನಿಸಬೇಕು. ಮಾರ್ಗ ಹೊಸದಾದ್ದರಿಂದ ಈ ಕಡಿಮೆ ವೇಗ ಸದ್ಯ ಇರಬಹುದು. ಕೆಲದಿನಗಳಲ್ಲಿ ವೇಗ ಸುಧಾರಿಸಬಹುದು. ಇರಲಿ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತ-ಗಾಡಿಗಿಂತ ವೃಂದಾವನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಂತಹ ವೇಗದ ಚೇರ್‌ಕಾರ್ ಸೌಕರ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ. ಅಲ್ಲದೆ 'ಶತಾಬ್ದಿ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡುವ ಸಮಯಗಳೂ ಅಷ್ಟು ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಗಾಡಿ ಹೊರಡುವ ಸಮಯ (ಬೆಳಗಿನ ೫ ಗಂಟೆ)-ಹಿಂತಿರುಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಸೇರುವ ಸಮಯ-(ರಾತ್ರಿ ೧೧ ಗಂಟೆ). ತುಂಬ ಅಸೌಕರ್ಯದವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವಕ್ಕೆ ಕೂಡ ನಿತ್ಯ ಗಾಡಿ ಹೊರಡುವ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ, ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಬೇರೆ ಸಮಯವನ್ನು ಆರಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಬೆಳಗಾವಿವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ಇದೆಯಂತೆ. ಎಂದರೆ ಬೆಳಗಾವಿಯನ್ನು ಸೇರುವ ಮತ್ತು ಹೊರಡುವ ಸಮಯ ಇನ್ನೂ ಅಪವೇಳೆಯದಾಗಬಹುದಲ್ಲವೇ?

ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ-ಹೆಮ್ಮೆಯ ಗಾಡಿಯೆನಿಸಬಹುದು. ಶತಮಾನದಿಂದ ಕಾಯುತ್ತಿರುವ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತ್ರ ರೈಲು

ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇನ್ನೂ ನಿರಾಶಾದಾಯಕ ಮಾತನ್ನೇ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲು ದಾರಿಯ ಬಗ್ಗೆ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ-ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ತಪ್ಪು ಕಲ್ಪನೆಗಳಿವೆ. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ದುರ್ಗಮವಾದ ದೂರದ ಅರಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆಯೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಘಟ್ಟದ ಭಾಗದಿಂದಾಗಿ ರಚನೆ ವೆಚ್ಚವೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ದಾರಿಯ ದೂರವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ತೋರಿಸುವ ಕ್ರಮ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿಯೂ ಅಂಕೋಲೆ ಮೂಲಕದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದ ಕಲ್ಪನೆಯೇ ಇದೆ. ಈ ದಾರಿಯಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂಕೋಲೆಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಬಂದಿದೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಸದ್ಯ ರೈಲುದಾರಿ ರಚನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದದ್ದು ಕೇವಲ ೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಎಂದೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಕೊಡಸಳ್ಳಿ-ಕೈಗಾ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಾರವಾರ (ಬೈತಕಲ್ಲು) ಕೇವಲ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ನ ದೂರದ್ದೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸುವದೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಘಟ್ಟದ ಭಾಗವಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ, ಸುರಂಗ ಕೊರೆಯಬೇಕಾದ ಭಾಗಗಳೂ ತೀರ ಕಡಿಮೆಯಾದ್ದರಿಂದ ದಾರಿ ಕಾಳಿನದಿ ಎಡದಂಡೆ ಗುಂಟ ಸಾಗುವದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ವೆಚ್ಚ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವದು. ಇದನ್ನು ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿರುವ ೬೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಯಂತೂ ಅವಶ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ಇದರರ್ಧದಲ್ಲಿ ಈ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ದಾರಿ ರಚನೆಯಾಗಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲು ಹೇಗಾದರೂ ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ಸಾಲದು. ಅದು ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೇ (೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ.) ನಿರ್ಮಾಣವಾದರೆ ಮಾತ್ರ ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ ಉಪಯೋಗ ಈ ಪ್ರದೇಶದವರಿಗೆ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ ದೊರೆಯುತ್ತಿರುವ ಸುತ್ತುಮಾರ್ಗ ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ ಬಳಕೆಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಅದರಂತೆ ಅಳ್ನಾವರ-ದಾಂಡೇಲಿ ಮೂಲಕದ ದಾರಿಯೂ ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ.

ಶತಮಾನದಿಂದ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆಸೆ ಹುಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬರುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಬಳಕೆಯೂ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಉಗಿ-ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಬಳಕೆ ಪೂರ್ತಿ ನಿಂತುಹೋಗಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ ಉಗಿ-ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಮಹತ್ವದ ಕಾರ್ಯಾಗಾರ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಬದಲಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಬರಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಲ್ಲದೆ ಹೊಸ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ದುರಸ್ತಿ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ಓವರಹಾಲಿಂಗ್‌ದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು. ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಮಹತ್ವದ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇಂಥ ಕೇಂದ್ರದ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರದ ಜೋಡಣೆಯಿಂದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯುವುದೂ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲಂತೂ ಬಂತು. ಆದರೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಎಲ್ಲ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಬಂದಂತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಓಡಬೇಕು. ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಗದಗ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಅನೇಕ ದಶಕಗಳಿಂದ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಈಗ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ-ಇಂಥ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜೇ ಬೇಕೆಂದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಒದಗಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಸದ್ಯ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ-ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುವಷ್ಟು ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಇಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಸದ್ಯ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅರ್ಧ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಐದೇ ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿ!! ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳನ್ನು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಚಕ್ರಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅಳವಡಿಸಿ, ಸುಮಾರು ೧೫೦೦-೧೮೦೦ ಅಶ್ವಶಕ್ತಿಯ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಸಣ್ಣ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಬಳಸಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಹಿಂದೆ ಮೀ.ಗೇ. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಂತೆ ಕೇವಲ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗುಗಳಿಗೆ-ಈಗಿನ ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಸೀಮಿತವಾಗಬೇಕಿಲ್ಲ. ಅವು ದಾಂಡೇಲಿ-ಅಳ್ನಾವರಗಳವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಮತ್ತು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಉಪ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೂ ಬರಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಧಾರವಾಡದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ (ಸಪ್ತಾಪುರ-ಗೇಟ್) ಮತ್ತು ಸೋಮೇಶ್ವರ (ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಕಾಲೇಜು) ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮೆಡಿಕಲ್ ಕಾಲೇಜು ಬಳಿಯ ಅಶೋಕನಗರ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ (ಪೂರ್ವ) ಗದಗ (ಪಶ್ಚಿಮ) ಟೌನ್ ಮೊದಲಾದ ಹೊಸ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೇಕು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಈ ಉಪನಿಲ್ದಾಣ ಕೇವಲ 'ಹಾಲ್ಟ್' ಎಂದೇ ಬಂದರೂ ಕ್ರಮೇಣ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಾಗಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣ ಅನೇಕ ಸಲ ನವೀಕರಣಗೊಂಡಿದೆ. ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಮತ್ತೆ ರೂಪ ಬದಲಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಈ ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರ (yard) ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಉಣಕಲ್ಲುವರೆಗೂ ಬೆಳೆಯಲಿ. ಗೂಡ್ಸ್ ಶೆಡ್-ಉಣಕಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುವದೇ ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಉಣಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯೆ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರದ ಬಳಕೆಗೆ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗಗಳೂ ಬೇಕು. ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜಿನ ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ೨೧ ಬೋಗಿಯ ಗಾಡಿಗೆ-ಸುಮಾರು ಅರ್ಧ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಉದ್ದದ ನಿಲ್ದಾಣಕಟ್ಟೆ ಬೇಕು. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ನಿಲುಗಡೆಗೆ-ಅರ್ಧಗಾಡಿಯ ಪುಷ್ ಪುಲ್-ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕಟ್ಟೆಯ ವಿಸ್ತಾರ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರಬಹುದು. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿ-ಗದಗ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಣಗಿನಹಾಳವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮೀ.ಗೇಜಿದ್ದಾಗಲೇ ಆಗಿದೆಯಂತೆ. ಇದನ್ನೂ ಗಮನಿಸಿ ಕಣಗಿನಹಾಳವೂ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರಬೇಕು.

ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಸದ್ಯ ಹಳೆಗಾಡಿಗಳ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಲಾಭ ದೊರಕುವಂತೆ ವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು

ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು. ಗದಗ-ಮಿರಜಿ ದೂರ ಸುಮಾರು ೩೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ದೂರವನ್ನು ಹತ್ತು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರಗಳು ಅನ್ವಯವಾಗಬಾರದು. ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ಗಂಟೆಗೆ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀರದಿದ್ದರೆ ಆ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಎಂದು ಗಣಿಸಿ ಆ ಪ್ರಯಾಣದ ದರವನ್ನೇ ಆಕರಿಸಬೇಕು. ಇನ್ನು ಮಿರಜಿವರೆಗಿನ ಮಿತಿ ಈಗ ಅರ್ಥವಿಲ್ಲದ್ದು. ಪುಣೆವರೆಗೂ ಓಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎನಿಸಬಹುದು. ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ರೈಲು ವಿಭಾಗದವರು ಗಮನಿಸಿ, ಈ ಭಾಗದ ಸಂಚಾರವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಸುಗಮವೂ, ಆಕರ್ಷಕವೂ ಎನಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಲಾಭದಾಯಕವೆಂದೂ ತೋರಿಸಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೂ ಇವೇ ಅಂಶಗಳು ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತವೆ. ೨೫೭ ಕಿ.ಮೀ. ನ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಏಳು ಗಂಟೆಗಳು-ಆದರೆ ಸರಾಸರಿ ವೇಗ ೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ನ್ನೂ ತಲುಪುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ 'ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ದರಗಳು ಅನ್ವಯಿಸಲ್ಪಡಬಾರದು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ 'ಶಯನಾಯನ' ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಅವಶ್ಯವಿಲ್ಲ-ಅದು ವ್ಯರ್ಥ. ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್- ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ-ಮದರಾಸುವರೆಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವಂತಾದರೆ ಆ ಗಾಡಿಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರ್ಜೆ ಸಾರ್ಥಕವಾಗುತ್ತದೆ. ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳೂ ಯೋಗ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ರಾತ್ರಿ ಗಾಡಿಯನ್ನು ನೋಡುವಿರಾ? ಸದ್ಯ ರಾತ್ರಿ ೧೦ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಗಾಡಿ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೯.೩೦ಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸೇರುತ್ತದೆ. ಈ ಗಾಡಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಯೊಂದಿಗೆ -ಓಡುವ ಒಂದು ಭಾಗ ಮಾತ್ರ. ಈ ಗಾಡಿಯ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ಬಸ್ಸು ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿಗಿಂತ ಮೂರು ಗಂಟೆ ಜಾಸ್ತಿ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಬೆಳಗಾವಿ ಪ್ರಯಾಣ ೧೦-೧೧ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು.

ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಯಂತೂ ಆಗಿದೆ. ಅದರ ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಸಿಕ್ಕಬೇಕಾದರೆ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬದಲಾಗಬೇಕು. ಹೊಸಮಾರ್ಗಗಳು ಬೆಳೆದರೆ ಮಾತ್ರ ಸರಿಯಾದ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕೀತು. ಬೀದರ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಂದ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮೂಲಕವೂ- ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬೇಕು.

ಜುಲೈ - ೧೯೯೫

೩೧. ಬಳ್ಳಾರಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜು "ಬವಣೆ"

ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಸಿಲು ಬೇಗೆ-ಬವಣೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆಯಲ್ಲವೇ? ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ದಾರಿಯೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಬವಣೆ ಒದಗಿಸಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಬಂದದ್ದು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಆರನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಆದರೆ ಆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿದ್ದು ೮ನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಈಗ ಮತ್ತೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಬದಲಾಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ! ರೈಲು ಸುಧಾರಣೆಯೆಂದರೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯೇ ಎಂದು ನಂಬಿರುವ ರಾಜಕೀಯ ಮುಂದಾಳುಗಳು ಈ ಕೆಲಸದಲ್ಲಿಯೂ ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಪ್ರಜೆಗಳಿಗೆ ಬವಣೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ನೀತಿಯಲ್ಲಿಯೂ ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ದೊರಕಿದ್ದು ತೊಂದರೆಯೇ ಹೆಚ್ಚು. ಹೊಸಪೇಟೆ ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲ್ದಾರಿ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ದಾರಿಗೆ ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ರಚನೆಗೊಂಡದ್ದು ೬೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ರೈಲು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಬದಲಾದಾಗ, ಹೊಸಪೇಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇಜ ಪಥವನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲುಗಳ ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಇರಿಸಿಕೊಂಡು ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು- ಧರ್ಮಾವರಂ-ಪಕಾಲಾ-ತಿರುಪತಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾದಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಏರ್ಪಾಟು ಮಾಡಿದರು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು. ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ರಚಿತವಾದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿಗೆ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆಗಳೇ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುವ ಬ್ರಾ.ಗೇ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆ ಬಳ್ಳಾರಿಯಲ್ಲಿ ತಡವಾಗಿ ಬಂತು. ಆದರೆ ಆ ಕಟ್ಟೆಗೆ ತಲಪುವ ಸೌಕರ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ದಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಳಿಗಳನ್ನು ದಾಟಿ-ಸೇತುವೆಗಳಿಲ್ಲದೆ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಹತ್ತಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಹೊಸಪೇಟೆಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿಯನ್ನೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಮರುಳಾದ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಿತ್ತು ಹಾಕಲು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಾಂತಾಯಿತು. ನಮ್ಮ ಜನ ಸ್ವಲ್ಪ 'ಪೆದ್ದ'ಜನ ಎನ್ನಬೇಕು. ಪೆದ್ದ ಎಂದರೆ ತೆಲುಗಿನಲ್ಲಿ 'ದೊಡ್ಡ' ಎಂಬರ್ಥವಿದೆ. ನಮ್ಮ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ 'ಮುಗ್ಧ' ಅಥವಾ 'ಮಬ್ಬು' ಎಂಬ ಅರ್ಥ ಬಂದಿವೆಯಲ್ಲವೇ? ತೆಲುಗು ಪ್ರಾಧಾನ್ಯದ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ-ಅಲ್ಲಿಯ ಜನ ಇನ್ನೂ ಮೀ.ಗೇಜನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಗುಂತಕಲ್ಲು-

ಧರ್ಮಾವರಂ-ಮುಂದೆ ತಿರುಪತಿವರೆಗೂ ಮೀ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡರು. (ಇದೀಗ-ಎಂದರೆ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿವೆ.) ಈ ಮಾರ್ಗವೂ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಧ್ಯೆ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ೧೦೨ ಕಿ.ಮೀ-ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗ ಗುತ್ತಿ ಮೂಲಕ ಇದೆಯಾದ್ದರಿಂದ ೧೪೨ ಕಿ.ಮೀ.ನದಾಗಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಜನರು ಈ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗಕ್ಕಾಗಿ ಇರಿಸಿಕೊಂಡರು. ಈ ದಾರಿಯೂ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಆದಾಗ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಂತಾಗುವದು. ಈ ಅನುಕೂಲತೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ದ.ಮ. ರೈಲಿನ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ದೊರಕುತ್ತಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿಯ ನಿಲ್ದಾಣ ಮೊದಲು ಬ್ರಾ.ಗೇ.ಗಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದು, ಎತ್ತರ ಕಟ್ಟೆಗಳು ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ಇಂಥ ಕಟ್ಟೆ-ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಇರಲಿಲ್ಲ.

ಬಳ್ಳಾರಿ ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣ ಸುಮಾರು ಮೂರು ವರ್ಷ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆ ಇಲ್ಲದೆ ಬಳಲಿತು. ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳ ಒಂದು ನಿಮಿಷದ ನಿಲುಗಡೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ದಂಡುನಿಲ್ದಾಣ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಿಲ್ದಾಣದಷ್ಟೇ ಹಳೆಯದು-ಆದರೆ ಈ ಕಟ್ಟೆ-ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ದಾರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿ-ದಂಡು-ಬೆಂಗಳೂರು-ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬಂದದ್ದು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಆರನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಆಗ ಮದರಾಸಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವೇ ಪ್ರಮುಖವೆನಿಸಿತ್ತು. ಮದರಾಸಿನಿಂದ-ಮುಂಬಯಿಗೆ ನೇರಮಾರ್ಗ ನಿಜಾಮ ಆಧಿಪತ್ಯ ಪ್ರದೇಶ ಮೂಲಕ ಹೋಗಬೇಕಿತ್ತಲ್ಲವೇ? ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಆದವಾನಿ- ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿಯ ದಾರಿಗೆ ನಿಜಾಮ ಸರಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡದ್ದು ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಏಳನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಕಂಪನಿಯವರು ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ ಗದಗ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮುಖಾಂತರ ಕಾರವಾರದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಎಂತಲೇ ಆರನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಗಳು ಕಾರವಾರದ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿ ಹೇಳಿವೆ. ಇರಲಿ, ಆ ಯೋಜನೆಗಳೆಲ್ಲ ಮೂಲೆಗುಂಪಾಗಿ ೮ನೇ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬಳ್ಳಾರಿ ಮೀ.ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ ಪಡೆದದ್ದು ನಿಜ. ಮದ್ರಾಸು ಮುಂಬಯಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿ ಗುಂತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಉತ್ತರ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳ ಮೂಲಕ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು.

ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ಈ ಕತೆಯನ್ನು ಈಗ ನೆನೆಯಲು ಕಾರಣವಿಷ್ಟೇ. ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ಇಂದಿಗೂ ಬವಣೆ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಬೇಕಿತ್ತು.

ಈಗ ಅದು ಕೂಡು ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ-ರಾಯದುರ್ಗ ದಾರಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡಿದೆ. ಅದು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗ ಬಹಳ ಸುತ್ತು ಸುತ್ತಾದದ್ದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿಕ್ಕ ಜಾಜೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿಯ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೪೬೬ ಕಿ.ಮೀ. ಎಂದರೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರಕ್ಕಿಂತ (೪೨೫ ಕಿ.ಮೀ) ಸುಮಾರು ೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರವೇ ಆಗಿದೆ. ೧೯೭೦ ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರ ಕೇವಲ ೩೨೮ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಸಾಧನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ಬಂತು ಎಂದು ಹೆಮ್ಮೆಪಡುವವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ಮೂರು ದಶಕಗಳಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ಲು ರೈಲು ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿತ್ತು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಅನುಕೂಲತೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆಗ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯೇ ವಿಶೇಷಗಳಿಕೆಯ ಬಾಬತ್ತು ಎನಿಸಿತ್ತು. ದೂರದ ಮದರಾಸು ಬಂದರು ಮೂಲಕದ ನಿರ್ಯಾತವೇ ಆಗ ಮುಖ್ಯ ಗುರಿಯಾಗಿತ್ತು. ಈಗಲೂ ಈ ನಿರ್ಯಾತ ಮಹತ್ವದ್ದೇ. ಆದರೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಅನುಕೂಲತೆ ಪಡೆದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಈ ಪ್ರದೇಶದ ನಿರ್ಯಾತದ ಲಾಭ ತಾತ್ವಿಕವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಸದ್ಯ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ಬಂದಿದೆ. ಗುಂತಕಲ್ಲು ವಿಭಾಗ ಹೊಸ ವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಲು ಬಯಸುವದಿಲ್ಲ, ಎಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ನಿರ್ಯಾತದ ವ್ಯವಹಾರದ ಲಾಭ ಯಾವ ವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕು? ಎಂಬ ವಾದ ಇದ್ದದ್ದೇ!

ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಮುನಿರಾಬಾದ್-ರಾಯಚೂರು ಮಹಬೂಬನಗರದ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಹೇಳಿದರು. ಕರ್ನಾಟಕದವರೇ ಪ್ರಧಾನಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಇಂಥ ಮಾತುಗಳು ಬಂದದ್ದುಂಟು. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಗದಗ ಮಾರ್ಗ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಯೋಜನೆಗಳು ಪೂರ್ತಿಯಾಗುವದು ಎಂದು? ಅನೇಕ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಒಮ್ಮೆಲೆ ಕೈಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಯತ್ನದಲ್ಲಿ ಒಂದೂ ಯೋಜನೆ ದಕ್ಕುವದಿಲ್ಲವೇನೋ-ಎನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಈಗಿನ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಮಿತವ್ಯಯದ ಮಾತಂತೂ ದೂರವೇ! ಆವೇಶಪೂರ್ಣ ಮಾತುಗಳು ಮಾತ್ರ ಅನೇಕ!! ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ೧೯ನೇ ಶತಮಾನದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ

ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ದಾರಿಯಾಗಿ ಸುಮಾರು ೩೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ನದ್ದು, ದೂರವನ್ನು ಸುತ್ತು ಸುತ್ತಾಗಿಸುವ ದಾರಿಗಳೇ ಪ್ರಚಂಡ ಪ್ರಚಾರ ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ. ರಾಜಕೀಯ ಮೇಲಾಟಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿವೆ. ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಚಾರಕ್ಕಾಗಿಯೇ ನಾಡಿನಲ್ಲೆಲ್ಲ ದೊಡ್ಡ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಜಾಹೀರಾತುಗಳು-ಉದ್ಘಾಟನಾ ಸಮಾರಂಭಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ವ್ಯಯಿಸುತ್ತಿವೆಯೇನೋ! ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಬರುತ್ತಿವೆಯಂತೆ! ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾಣದ ಮಾರ್ಗಗಳು ಇವೆ. ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯವಿರಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ನೀತಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕ್ರಮಬದ್ಧತೆಯಾಗಲಿ-ಆದ್ಯತೆಯಾಗಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿಲ್ಲ. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಬಿಜಾಪುರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಓಡುತ್ತಿದ್ದ ಚಾಲುಕ್ಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಅಥವಾ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿದ್ದ ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಈಗ ಕಾಣದಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಮತ್ತೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಸೂಚನೆಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಶಾಸಕರು ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಶ್ನಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಸಂಯುಕ್ತರಂಗ ಸರಕಾರದ ಮಂತ್ರಿಗಳೋ ಯಾವ ಶಾಸಕರನ್ನೂ ಅತೃಪ್ತಗೊಳಿಸಲು ಬಯಸುವದಿಲ್ಲ. ಕೆಲವರು ಮದರಾಸು-ಮುಂಬಯಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಲಿ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಈ ಮಾರ್ಗ ಎಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ್ದು ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಭಾಗದ ಜನರ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನೂ ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಆಯಾತ ನಿರ್ಯಾತಗಳಿಗಾಗಿ ವಾಸ್ಕೊ-ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣದ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳು ಸೂಕ್ತವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವಿಶಾಲಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಪೂರ್ವ-ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಗಾಡಿಯಾಗಿ ಓಡಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಅಮರಾವತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಂತೆ. ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಾಟ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯ ಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಹೈದರಾಬಾದ್-ಕಾರವಾರ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳೂ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯುತ್ತವೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಉಪಯೋಗದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಉಡುಪಿ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ರಾಯಚೂರು ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಮೈಸೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೈದರಾಬಾದ್‌ಗಳ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವೂ ಲಾಭದಾಯಕ ವೆನಿಸಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಬಳ್ಳಾರಿ-ದಾರಿ ದೂರದ್ದಾದ್ದರಿಂದ ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೧೯೯೭

೩೨. ಹಾಸನದ ರೈಲು ವಿಶೇಷ

ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆಗಳ ಮಧ್ಯದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಾರಂಭ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳ ಸಮ್ಮುಖದಲ್ಲಿ ಆಯಿತಲ್ಲವೇ? ಈ ಪರಿವರ್ತಿತ ಮಾರ್ಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಇನ್ನೂ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಬಹುದೂರ ಹೋಗುವಂತಾಗಬೇಕು. ಹಾಸನದ ಸುಪುತ್ರ ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೇನೋ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಹಾಸನಕ್ಕೆ ಹಾರಿ ಬರಬಹುದು. ಆದರೆ ಹಾಸನದ ಬಡರೈತರು ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿರಬೇಕು. ಈ ಜನರು ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮದರಾಸುಗಳ ಮೂಲಕವೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಿಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ನೇರ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು ದೊರಕಬೇಕು. ಈಗ ಹಾಸನ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಿರಜ್-ಪುಣೆ-ಅಹಮದಾಬಾದ್-ಜಯಪುರಗಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದಿಲ್ಲಿಗೆ ನೇರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಇಂಥ ಗಾಡಿ ಮೈಸೂರು-ಜಯಪುರ-ದಿಲ್ಲಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡಬೇಕು. ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗ ಇನ್ನೂ ಪರಿವರ್ತನೆ ಹೊಂದಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಹಾಸನದಿಂದಲೇ ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಸದ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು. ಯುನಿಗೇಜ್ ನೀತಿಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆಯಂತಹ ಚಿಕ್ಕಗಾಡಿಗಳಿಂದ-ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಮುಟ್ಟಿದಂತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ವಿಶಾಲ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಡಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದವರಿಗೆ ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹಾಸನ ಪರಿಚಿತ ಪ್ರದೇಶವೆನಿಸಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಗುಜರಾತಿಗಳು-ರಾಜಸ್ಥಾನಿಗಳು ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವದುಂಟು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಾಸನ ಒಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಪ್ರವಾಸೀಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜೈನರ ಯಾತ್ರಾಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ಪ್ರಾಚೀನ ದೇವಾಲಯಗಳಿವೆ. ಬಾಹ್ಯಾಕಾಶಯಾನದ ಪ್ರಮುಖ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕೇಂದ್ರವಿದೆ. ಆಕಾಶವಾಣಿ-ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ.ರೈಲು ಕೂಡುನಿಲ್ದಾಣವಿದೆ. ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಮಂಗಳೂರು ಕುಂದರುಕಟ್ಟೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕಕೊಡುವ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಈಗ ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣವೂ ಬರಲಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಬಹಳ. ಅಂಥ ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಹಾಸನ ಒಂದು ಆಕರ್ಷಕ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿದೆ. ಇದೀಗ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕಗಳತ್ತ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಜಾದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ

ಹವಾಮಾನ ಹೊಂದಿರುವ ಈ ನಗರಕ್ಕೆ ದೂರ ಧೂರದ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಯುನಿಗೇಜು ನೀತಿಯ ಪ್ರಯೋಜನ ಇನ್ನೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವೆಂದರೆ ಧೂರ ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ಸಾಮಾಜಿಕ ಜೀವನವನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಸಾಧನ. ಇಂಥ ಸಂಪರ್ಕಗಳು ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಿಂತ ದೂರದ್ದೆನಿಸಿದರೆ ಜನರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರವಾಸ ಬಸ್ಸಿನ ನೇರ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಿಂತ ದೂರದ್ದೆನಿಸುವದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಜನಪ್ರಿಯ ವೆನಿಸಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ- ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ಆಕರ್ಷಕವಾಗುವದು. ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳು ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯ ಕೊಡಬೇಕಾದದ್ದು ಯೋಗ್ಯವೇ ಸರಿ. ಆದರೆ ಅವುಗಳು ಮಾತ್ರ ಜನತೆಗೆ ರೈಲು ಸಾಗಾಟದ ಲಾಭ ಕೊಟ್ಟಂತಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಸದ್ಯ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಗಾಡಿಗಳು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ- ಬೀರೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ. ಹಾಸನ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಡಗಾಂವ-ವಾಸ್ಕೋಗಳಿಗೂ ಯೋಗ್ಯ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಚಿಕ್ಕ ಗಾತ್ರದ ೭-೮ ಬೋಗಿಗಳ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಿಕ್ಕುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳುವದಕ್ಕಿಂತ ಮೊದಲೇ ಆ ಮಾರ್ಗಗಳ ಉಪಯೋಗದ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಜಿಸಿಕೊಂಡಿರಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆ-ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆಸಿ-ಲಾಭ ಗಳಿಸಿದರೆ-ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಗೆ ಅರ್ಹತೆ ಬಂದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲದೆ ಅವಧಿ ಹೆಚ್ಚಾದರೆ ನಷ್ಟ ಹೆಚ್ಚು. ಹಾಸನದಿಂದ-ಹೈದರಾಬಾದಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚು ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸಿ, ಈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಾರೆ.

ಸದ್ಯ ಹಾಸನ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ-ಅಹಮದಾಬಾದ್-ಜೈಪುರ-ದಿಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗ ಗಾಡಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನೋಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಅಹಮದಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳಾದ ರಾಯಚೂರು -ಕಲಬುರ್ಗಿ- ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮೂಲಕ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳನಾಡಿನ ಪಶ್ಚಿಮಘಟ್ಟದ ಜನರಿಗೆ-ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಜನರು ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವದೆಂದರೆ ದಾರಿ ದೂರದ್ದು ಆಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಗ್ನೇಯ ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ದೊರಕಿದ ಸೌಕರ್ಯದಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಂತಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಇದುವರೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮದರಾಸಿನ ನೆರಳಿನಲ್ಲಿಯ ನಗರವೆನಿಸಿತ್ತು. ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ

ರೈಲಿನ ಮಹತ್ವ ಸ್ವತಂತ್ರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ಒಳನಾಡಿನವರಿಗಲ್ಲ ಆ ಸೌಕರ್ಯ ಮುಟ್ಟುವದಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮೂಲಕ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒಳನಾಡಿನವರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬಲ್ಲವು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ ಪರಿವರ್ತಿತ ಮಾರ್ಗ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನಗಳಿಂದ- ಹೈದರಾಬಾದ್ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಯ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣ- ಭುವನೇಶ್ವರ-ಹಾವರಾಗಳಿಗೆ ಸಮೀಪದ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಡಬಹುದು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ-ಮದರಾಸುಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಿಲ್ಲ. ಈ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಲಭ್ಯವಾಗಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು- ಮುಂಬಯಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವಾದರೂ ಮಂಗಳೂರು-ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹಾಸನದ ಮಾರ್ಗವೇ ಹೆಚ್ಚು ಸಮೀಪದ್ದು. ತಿರುವನಂತಪುರ-ದಿಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದೆ-ಈ ಗಾಡಿಯಿಂದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಕಂಕನಾಡಿ-ಉಡುಪಿ- ಮಡಗಾಂವಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಹಾಸನ-ದಿಲ್ಲಿ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳು ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುವಂತಾದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೇ. ಈ ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಾಗುವವರೆಗೆ- ಹಾಸನ ದಿಂದಲೇ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ-ಅಹಮದಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಹೊಸದಾಗಿ ಪರಿವರ್ತಿತ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಕ ಜೈಪುರ-ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಪರಿವರ್ತಿತ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ಇದು ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೆ ಒಮ್ಮೆ ಅಥವಾ ಎರಡು ಸಲ ಓಡಾಟವಿರಬಹುದು. ಈ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ೪೦-೪೨ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುವದು ಸಾಧ್ಯ. ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಅಥವಾ 'ಶತಾಬ್ದಿ'ಗಳ ಆಡಂಬರ-ಪ್ರತಿಷ್ಠೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗದ ಶಯನಾಯನ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ದೊರಕಿದರೆ ಸಾಕು. ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ದಾವಣಗೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಳಗಾವಿ-ಮಿರಜಿ-ಸಾಂಗಲಿ-ಪುಣೆ-ಸುರತ- ವಡೋದರಾ-ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಇವುಗಳಿಗೂ ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿದಂತೆ-ಈಗಾಗಲೇ ವಾಸ್ಕೊ-ಮಿರಜಿ-ಪುಣೆ-ದೊಂಡ-ಮನಮಾಡ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ದೊರಕುವ ಸೌಕರ್ಯ ಬೇರೆ ದಾರಿಯದಾಗುತ್ತದೆ. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ವಾಯವ್ಯ ರೈಲು ವಲಯಕ್ಕೆ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯ ಕ್ರಮೇಣ ಸ್ಥಿರಪಡಲಿ. ಪ್ರತಿ ನಿತ್ಯ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುವಂತಾಗಲಿ.

ಸುವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ ಮಧ್ಯದ ಮಾರ್ಗ-ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಬದಲಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಆ ಗಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾದರೂ-ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಸಲಹೆಯಂತೆ. ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ-ದೊಂಡ-ಮನಮಾಡ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗೋವಾ

ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಾರ್ಗವನ್ನೇ ಹಿಡಿದಿದೆ. ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಮೂಲಕದ ಪ್ರಯಾಣ ಬೇರೆಯೇ ಆಗಿದೆ. (ಈಗ ಹಾಸನ-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗ ಬದಲಾಗಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವಾಗಲೂ-ಸುವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ಓಡುವದು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಿಸಬೇಕು.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೧೯೯೬

೩೩. ಆಶ್ವಾಸನೆಯ ಹೊಸ ರೈಲುಗಳು

ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಬರುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಪ್ರಧಾನ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಹೊಸದಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದಾಗ ಅನೇಕ ಹೊಸ ರೈಲುಗಳ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಕೇಳಿದೆವು. ಆಶ್ವಾಸನಗಳೇನೂ ನಮ್ಮ ಅಲಕ್ಷಿತ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಹೊಸದಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದುವರೆಗೆ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದವು. ಈಗ ಪರಿವರ್ತನೆಗಳು ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವಂತೆ ಹೊಸ ರೈಲುಗಳ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ. ನಮ್ಮ ಶಾಸಕರೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಗೃತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರೂ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಮಂಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಸಂಸತ್ ಸದಸ್ಯರು ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ರೈಲುದಾರಿಗಳನ್ನು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುವದೂ ಸಾಮಾನ್ಯವೇ. ಆದರೆ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದಲ್ಲೆಲ್ಲ ರೈಲುದಾರಿಗಳನ್ನು ಹಾಕುವದು ಅಷ್ಟೊಂದು ಸಮಂಜಸವೆನಿಸಲಾರದು. ದೂರ ದೂರದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ಗಾತ್ರದ ಸಾರಿಗೆಯ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೂಚಿಸುವುದು ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸೀತು.

ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಬಜೆಟ್ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಕಡೂರು-ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು-ಸಕಲೇಶಪುರ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಬೇಡಿಕೆ ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಶಾಸಕರು ಒತ್ತಡ ತರುತ್ತಲೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಸಂಸತ್ ಸದಸ್ಯರೂ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದಿನ ಬೇಡಿಕೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನದಾಗಿತ್ತು. ಈಗಿನ ಯುನಿಗೇಜ್ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಬೇಡಿಕೆಯೇ ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಸರ್ವೇಕ್ಷಣಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾರಂಭಕ್ಕಾಗಿ ಸಾಂಕೇತಿಕ ಹಣವನ್ನು ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ [illegible]ಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವೆಂದೂ ಮತ್ತು ಹಿಂದುಳಿದ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಂಪ[illegible]ೂ ಈ ಮಾರ್ಗರಚನೆಗೆ ಸ್ವಾಗತವೇ ಇದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಬಳ್ಳಾರಿ, ಮಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ದೂರ ಸುಮಾರು ೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗುವದು. ಇದೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಅಂಶ.

ಇನ್ನೊಂದು ಹೊಸ ಸೂಚನೆಯೆಂದರೆ ತಿಪಟೂರು-ದುದ್ದ ಮಾರ್ಗದ್ದು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ ಅರಸೀಕೆರೆ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬೈಪಾಸ್ ಮಾಡುವದೇ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ತಿಪಟೂರು-ದುದ್ದ-ಹಾಸನ-ಮುಂದೆ ಮಂಗಳೂರು ಒಟ್ಟು ದೂರಳತೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು

ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಸನದ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ನೆಲಮಂಗಲ ಆದೇಕೆ ಚಿಕ್ಕಬಾಣಾವರದಿಂದಲೇ ಕುಣಿಗಲ್ಲು-ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಾಸನವನ್ನು ಸೇರುವಂತೆ ಹೊಸ ರೈಲು ರಚಿಸಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹಾಸನಗಳ ದೂರ ಸುಮಾರು ೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಸಮೀಪದ್ದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಜೊತೆಗೆ ಹೊಸಮಾರ್ಗ ೧೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಶ್ರವಣಬೆಳಗೊಳದಂಥ ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರವಾಸಿ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಇದು ಮಹತ್ವದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ತಿಪಟೂರು-ದುದ್ದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗಿಂತ ಇಂಥ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ದೊರಕಬೇಕು. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಒಟ್ಟು ದೂರಳತೆ ಬೆಂಗಳೂರು- ಚೆನ್ನೈಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರದೇಶದ ಆಯಾತ- ನಿರ್ಯಾತಗಳೆಲ್ಲ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಮೂಲಕ ಸಾಗಬಹುದು. ಮದರಾಸನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು ಎರಡೂ ನಗರಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಹೇಳಿದರು. ಇಂಥ ಜೋಡಣೆಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ದೆಹಲಿಗಳ ದೂರ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವದೆಂದೂ ಆಸೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವು ದೆಹಲಿಯ ದೂರವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶವೇ ಮಹತ್ವದ್ದಾದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಜೋಡಿಸುವದು ಹೆಚ್ಚು ಸೂಕ್ತ. ಈ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಭಾಲ್ಕಿ ಮೂಲಕ ಬೀದರದ ಅನುಕೂಲತೆಯಲ್ಲದೆ ಮಧ್ಯದ ಬಸವ ಕಲ್ಯಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯುವದು. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣವು ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳ. ಇತಿಹಾಸಪ್ರಸಿದ್ಧ ಪಟ್ಟಣ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸುವಂತೆ ನಮ್ಮ ಶಾಸಕರೂ-ಸರಕಾರವೂ ಒತ್ತಾಯ ತರಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗ ನೈಋತ್ಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಿಜಾಪುರದವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದು, ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯದ ಸಂಲಗ್ನತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರ್ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ದ.ಮ. ವಲಯಕ್ಕೆ-ಇಲ್ಲವೆ ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದಾಗುತ್ತದೆ.

ಬೆಳಗಾವಿ ಶಾಸಕರು ಬೆಳಗಾವಿ-ಕಿತ್ತೂರು-ಧಾರವಾಡ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಅವರು ಸೂಚಿಸುತ್ತಿರುವದು ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗುಂಟವೇ. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಇದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಳನ್ನು ರಚಿಸುವದು ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಳಗಾವಿ-ಧಾರವಾಡದ ಮಧ್ಯೆ ಎರಡು ಗುಡ್ಡದ ಸಾಲುಗಳನ್ನು ದಾಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಚನೆಗೆ ಸುರಂಗ ಕೊರೆತ ಅವಶ್ಯವಾಗಬಹುದು. ರಚನೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅನುಕೂಲದ್ದಾಗಿರುವಾಗ ಇಂಥ ರೈಲು ರಚನೆ ಆದ್ಯತೆ ಪಡೆಯುವದು ಕಷ್ಟದ್ದು. ಬೆಳಗಾವಿಯ ಶಾಸಕರು ಧಾರವಾಡದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನಷ್ಟೇ ನೋಡಬಾರದು. ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳಿಗೆ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳಗಾವಿಯಿಂದ ಸಿಕ್ಕುವ ಸೌಲಭ್ಯದತ್ತ ಲಕ್ಷ್ಯ ಹರಿಸಬೇಕು. ಬೆಳಗಾವಿ

ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಡಚಿ-ಅಥಣಿ ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ರೈಲುಜೋಡಣೆಗೆ ಮಹತ್ವ ಕೊಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲಮ್ಮನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಬೆಳಗಾವಿ-ಸವದತ್ತಿ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ-ಸವದತ್ತಿ-ಘಟಪ್ರಭಾ ರೈಲುದಾರಿ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಈ ದಾರಿಯಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಯ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ದೂರ ಸುಮಾರು ೮೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

೫ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಬಿಜಾಪುರದ ಕೃಷ್ಣಾಸೀಮೆಯ ಶಾಸಕರು ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಮಿರಜಿ (ಕುಡಚಿ)ಯಿಂದ ಜಮಖಂಡಿ-ಬಾಗಲುಕೋಟೆ ಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಮಾತೂ ಬಂತು. ಆ ಮಾರ್ಗದ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕೇವಲ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಬಾರದು. ಕೃಷ್ಣಾ-ಘಟಪ್ರಭಾ ನದಿಗಳಿಂದ ನೀರಾವರಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೇಕೇಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗ- ಮುಂದೆ ಸಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆ-ಇಲ್ಲವೆ ರಾಯಚೂರುವರೆಗೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಶಾಸಕರು-ಹಿಂದಿನ ಸೀಮೆಯನ್ನು ದಾಟಿ ದೂರದ ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳಿಗೂ ದೃಷ್ಟಿ ಹರಿಸಬೇಕು.

ಮಹಬೂಬನಗರ-ರಾಯಚೂರು-ಕೊಪ್ಪಳ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಬೇಡಿಕೆಯೂ ಹಳೆಯದು. ಇದು ಹಿಂದಿನ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವದ್ದು. ರಾಯಚೂರು ಶಾಖ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರಕ್ಕೆ ಒರಿಸ್ಸಾ ಅಥವಾ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ ಬರಬೇಕು. ರಾಯಚೂರು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೂ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಈಗಲೂ ಮಹಾನದಿ ಪ್ರದೇಶದ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ ಪಾರದ್ವೀಪ ಬಂದರಿನಿಂದ ಮದರಾಸು ಬಂದರಕ್ಕೆ ಹಡಗಿನಲ್ಲಿ ಬಂದು ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರಿಗೆ ಬರುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಇಂಥ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿಯ ಸಾಗಾಟ-ನೇರವಾಗಿ ರೈಲಿನಿಂದ ಒರಿಸಾದಿಂದ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಮಹಬೂಬನಗರ ಮುಖಾಂತರ ಈ ಸಾಗಾಟ ಇನ್ನೂ ಸಮೀಪದ್ದು. ಎಂದರೆ ರಾಯಚೂರು ಶಾಖ ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿಯ ಪೂರೈಕೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ಕಂಡುಬರಬಹುದು. ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿ ಸಾಗುತ್ತಿರುವ ಈ ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ ಪೂರೈಕೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ರೈಲು ಮೂಲಕ ಸುಗಮವಾಗಲಿ.

ಇನ್ನೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಕಳೆದ ೫-೬ ದಶಕಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರದ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ. ಈಗಲೂ ಆಸೆ ಹುಟ್ಟಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೇಡಿಕೆಯೆಂದೂ ಅದಕ್ಕೊಂದು ತಲೆ ಪಟ್ಟಿ ಹಚ್ಚುತ್ತಾರೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಮದರಾಸಿಗಿಂತ ಸಮೀಪದ ಕಾರವಾರದ ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಮರೆತೇ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರಿಗೆ ನಿಸರ್ಗಕಲ್ಪಿತ ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆಯ ಸುಲಭ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬದಿಗಿರಿಸಿ, ದೂರದೂರದ ಸುತ್ತುಸುತ್ತು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅರಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ರಸ್ತೆಯಗುಂಟ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿ ಅಂಕೋಲೆಯ ಮುಖಾಂತರ ದೂರ ಹೆಚ್ಚು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಬಂದಂದಿನಿಂದ ಅಂಕೋಲೆವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ರೈಲು

ರಚನೆಯೆಂದರೂ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಕಷ್ಟದ್ದು, ವೆಚ್ಚದ್ದು- ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲದ್ದು ಎಂದು ಏನೇನೋ ನೆಪ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಮೂಲದ-ಅತಿ ಸಮೀಪದ-ಸುಗಮ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಬರಬಳ್ಳಿ-ಕೊಡಸಳ್ಳಿ-ಕೈಗಾ ಮೂಲಕದ ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆಯ ದಾರಿಯನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ-ಶಿರವಾಡ (ಇದಕ್ಕೇ ಕಾರವಾರ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ)ದಿಂದ ಕಾರವಾರ ಬಂದರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ (ಬೈತಕಲ್ಲು) ಒಂದು ಸೈಡಿಂಗ್ ಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವದನ್ನೂ-ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಲಾವೃತ ಪ್ರದೇಶಗಳು-ಇಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾದ ಆಣೆಕಟ್ಟುಗಳಿಂದ ಉಂಟಾದ ಕೆಲ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿದರೆ-ಯಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಕೊಡಸಳ್ಳಿ-ಕೈಗಾ-ಶಿರವಾಡ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಕಷ್ಟದ್ದಲ್ಲ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆಯೂ ಕಡಿಮೆ.

ಕೋಲಾರಪ್ರದೇಶ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಪೂರ್ತಿಲಾಭ ಪಡೆಯಲಾರದು. ಅಲ್ಲೆ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಸ್ತರಣೆಯೂ ಬೇಕು. ಶ್ರೀನಿವಾಸಪುರದಿಂದ ಮದನಪಲ್ಲಿ ಬಳಿಯ ತಿರುಪತಿ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಓಡಾಟ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಒಂದು ವರ್ಷದ ಮೇಲಾಯಿತು. (ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಬಂದಿದೆ-ಅಲ್ಲಿಂದ ಮುಂದೆ ಕೋಲಾರವರೆಗೆ-ಇನ್ನೂವರೆಗೆ-ಪರಿವರ್ತಿತ ಮಾರ್ಗ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ- ಕೋಲಾರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿ ಬಂದಿದೆ-ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟವಿಲ್ಲ)

ಹರಿಹರ-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ರೈಲು ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ-ತಾಳಗುಪ್ಪ-ಹೊನ್ನಾವರ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಆಶ್ವಾಸನೆಗಳು ಬಂದವು. ಇವುಗಳು ಭದ್ರಾವತಿಯ ಉದ್ಯೋಗಗಳಿಗೆ ಮಹತ್ವದ ಪೂರೈಕೆಯ ಮಾರ್ಗಗಳು. ಭದ್ರಾವತಿಯಿಂದ ಹೊನ್ನಾವರದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮೂಲಕ ಕಾರವಾರ ಬಂದರವೂ, ಮುಂಬಯಿ ಮಹಾನಗರವೂ ಸಮೀಪವಾದ್ದರಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಆದ್ಯತೆ ಇರಬೇಕು. ಇವುಗಳೆಲ್ಲ ರೂಪ ತಾಳುವದು ಯಾವಾಗ? ಈಗ ಯುನಿಗೇಜು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತ ಹಣ ತೊಡಗಿಸಿ ಲಾಭ ಕಾಣದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವಾಗ ಇಂಥ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುವದೇ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತುಮಕೂರು-ಶಿರಾ-ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೊಸ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳೊಬ್ಬರು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕೇವಲ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ದೂರದ್ದೆಂದು ಈಗ ಗೊತ್ತಾಗಿದೆಯೇನೋ! ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವದೆಂದರೂ ಅಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗಾತ್ರ (work load) ಸಾಕಷ್ಟು ಬರಬೇಕಾದರೆ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಬೇಕು. ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟವೂ ಬೇಕು. ಈ ಆಶ್ವಾಸನಾ ರೂಪದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಪ್ರಯೋಜನ ಕೊಡುವಂತಾದಾಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಕಾರ್ಯಾಗಾರವೂ ಸಮೃದ್ಧವಾಗಿ ಬೆಳೆದೀತು. ಅಲ್ಲಿ ಮಾಡುವ ವೆಚ್ಚದಿಂದಲ್ಲ.

ಅಕ್ಟೋಬರ್ - ೧೯೯೬

೩೪. ಬೆಂಗಳೂರು ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸೇವೆ

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮೇಲುಮಟ್ಟದ ಹಗುರು ರೈಲು ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಹೇಳಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ, ಭಾರತದ ಬೇರೆ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗಳು ರೂಪು ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಇಂಥ ರೈಲು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಬೀಳಬಾರದು ಅಲ್ಲವೇ?. ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿಗಳ ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳು ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳೂ ಬೇಕು. ಮತ್ತು ಈ ಮಹಾಯೋಜನೆಗಳು ಹಂತಹಂತವಾಗಿಯೇ ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕೆ ಒದಗಬಲ್ಲವು. ಸುಮಾರು ೯೫ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದಾರಿ ರಚನೆ ನಾಲ್ಕು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ಸುಮಾರು ೨೦೦೭-ಆನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವಿದೆಯಂತೆ. ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಓಡಾಟವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಬಹುದಂತೆ! ಭಾರತದ ಬೇರೆ ಮಹಾನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದ ನಿರೀಕ್ಷೆಯಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಅತಿ ತೀವ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಮಹಾನಗರ. ಸಾರಿಗೆಯ ಗಾತ್ರವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ವಾಹನಗಳ ಓಟಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳೂ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಈ ಮಹಾನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ೫೦-೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಕಡಿಮೆಯಲ್ಲದಷ್ಟು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಇದ್ದರೂ ಈ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರದ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಒದಗಿಸುವ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ತೀರ ಕಡಿಮೆ. ಕಳೆದ ದ್ವಶಕದಲ್ಲಿ ನಗರವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರು ವಿಧದ ರೈಲು ಗೇಜುಗಳು ಇದ್ದವು. ಈಗ ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ಬಂದ ಮೇಲೆ ನಗರಸಂಚಾರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದದ್ದು ಅವಶ್ಯ. ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೫-೩೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಲಭ್ಯವಾಗಿವೆ. ಹೀಗೆ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೇ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಮ್ಮ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗದತ್ತ ಗಮನವಿತ್ತಿಲ್ಲ. ನಗರದ ಕಾರ್ಯಕೇಂದ್ರಗಳು ರೈಲುದಾರಿಗುಂಟ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ನಿಜ. ಮಹಾನಗರದ ಬಡಾವಣೆಗಳೂ ರೈಲುಗುಂಟ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲವೆಂಬುದೂ ನಿಜವೇ. ಆದರೂ ರೈಲಿನ ಉಪಯೋಗ ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ

ಪೂರಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ, ನಗರದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಎಷ್ಟೋ ಸುಧಾರಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ತುಂಬಾ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಭಾರೀ ವೆಚ್ಚದ ದೊಡ್ಡ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಿಂತ ಇಂತಹ ಪೂರಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೇ ಮಹತ್ವ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಶ್ರೀ ನಂಜುಂಡಪ್ಪನವರು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ನಗರ ಸಂಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಯಾದಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬಂದಿದೆ. ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲಿನ ಉಪಯೋಗ ಉಪನಗರ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಸದ್ಯ ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿವರೆಗೂ ವಿದ್ಯುತ್ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯೋಗ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ಇದೆ. ಆದರೆ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವಿಲ್ಲದೆ-ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದಲ್ಲ. ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೆನಿಸುವಷ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ಒಂಟಿ ಮಾರ್ಗದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಪೂರ್ತಿ ಉಪಯೋಗವೇ ಇನ್ನೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಿಂದಿನ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಕೆಂಗೇರಿ-ಯಲಹಂಕಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಕಾರುಗಳ ಸೇವೆ ಇತ್ತು. ಆಗ ಆ ರೈಲು ಕಾರುಗಳು ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತವಾಗಿದ್ದವು. ಈಗ ವಿದ್ಯುತ್ ರೈಲು (EMU) ನಾಲ್ಕು ಅಥವಾ ಮೂರು ಅಥವಾ ಆರು ಬೋಗಿಗಳು ಕೆಂಗೇರಿಯಿಂದ-ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದವರೆಗೂ ಓಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಮಹತ್ವವಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ ತುಮಕೂರು-ಯಶವಂತಪುರ, ಯಲಹಂಕ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಅಥವಾ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರಗಳಿಂದಲೇ ಹೊರಡಬಹುದು. ಇಂಥ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದಿಂದಲೂ ನಗರ ಮಧ್ಯದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಬಹುದು.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸೇವೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲ. ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮುಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಂದ ದಾಟಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಬರುವದಕ್ಕೆ ತುಂಬ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ವಿವಿಧ ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮುಗಳಿಂದ ಮೆಟ್ಟಿಲುಗಳನ್ನು ಇಳಿದು-ಹತ್ತಿ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಂದು ಸೇರುವದೂ ವಿಳಂಬದ್ದೇ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲದ್ದು. ಕೆಂಗೇರಿಯ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ವಿಧಾನಸೌಧ ಮೊದಲಾದ ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ತಲುಪಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣ-ಶಿವಾಜಿನಗರ, ವಿಧಾನಸೌಧ, ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಮೊದಲಾದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬಹುದಾದ ದೂರದಲ್ಲಿವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಪೂರಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆ ದೊರಕಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಅನುಕೂಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಬೆಂಗಳೂರು ಪೂರ್ವ-ಬಯ್ಯಪನಹಳ್ಳಿ, ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರಗಳು ಇತರ ಪ್ರಮುಖ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿವೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ನಾಯಂದಹಳ್ಳಿ-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೂ ರೈಲು ಗುಂಟ

ಬಡಾವಣೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಇನ್ನೂ ಬರುತ್ತಿವೆ. ನಾಯಂದಹಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದಾರೆ. ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿಯೇ ಜ್ಞಾನಭಾರತಿ ಹಾಲ್ಟ್ ಇದೆ. ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಬಂದು ಹೋಗುವ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಹಾಲ್ಟನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗ ಸದ್ಯ ಒಂಟಿದಾರಿಯಾದರೂ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ರಚನಾಕಾರ್ಯ ಸಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ನಾಯಂದಹಳ್ಳಿ ಸುಮಾರು ೭ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಇವುಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ನಾಲ್ಕು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ. ಒಂದು ಉಪನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು (ಬಾಪೂಜಿ ನಗರ ಅಥವಾ ವಿಜಯನಗರ) ರಚಿಸಿದರೆ, ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಬಹುದು. ಒಂಟಿ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಬದಲಿಸುವಾಗ, ಮಧ್ಯದ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಿದರೆ ಆ ಮಾರ್ಗದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಚಿಕ್ಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟೆ ದೊಡ್ಡದಾಗಿರಬೇಕಿಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ೫-೬ ಬೋಗಿಗಳ ಉದ್ದ ಎಂದರೆ ಅರ್ಧಗಾಡಿಯ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಕಟ್ಟೆ ಇದ್ದರೂ ಸಾಕು. ಇಂಥ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ನಿತ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಬರಬಹುದು. ಇದರಂತೆಯೇ ಯಶವಂತಪುರ-ಚಿಕ್ಕಬಾಣಾವರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಾಲಹಳ್ಳಿ ಎಂಬ ಚಿಕ್ಕ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ವಿಶೇಷ ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲದೆ ರಚಿಸಬಹುದು. ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಚಿಕ್ಕಬಾಣವರ ಮುಂದೆ-ತುಮಕೂರುವರೆಗೆ 'ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಸಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ವಿದ್ಯುತ್ ಅನುಕೂಲತೆ ಇಲ್ಲದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಡೀಸೆಲ್ ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಮಾದರಿಯ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಹುದು. ಹಾಗೆ ಚೆನ್ನಪಟ್ಟಣ-ಯಶವಂತಪುರ-ಯಲಹಂಕ -ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರದವರೆಗೂ ಗಂಟೆಗೊಂದು ಚಿಕ್ಕಗಾತ್ರದ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೆ, ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿನ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕುಗ್ಗಿಸಬಹುದು. ರೈಲುಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಸುಲಭದರದ ತಿಂಗಳ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವಂತಾದರೆ ಅನೇಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ರೈಲನ್ನೇ ಬಳಸಬಹುದು. ನಾಯಂದಹಳ್ಳಿ-ಕೆಂಗೇರಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ 'ಜ್ಞಾನಭಾರತಿ' ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನಾಗಿ-ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಕಾರ್ಯದ ಅಂಗವಾಗಿ ಕೂಡಲೇ ಮಾಡಿದರೆ ರೈಲು ಉಪಯೋಗ ಹೆಚ್ಚಿ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಳಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕರೆ ಸಾಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಬೆಳೆದದ್ದು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇ.ಜಿನಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿ, ಮತ್ತಿಕೆರೆ-ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಬಾನಸವಾಡಿ-ಬಯ್ಯಪ್ಪನ ಹಳ್ಳಿವರೆಗೆ-ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಪಥ ಈಗ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗದಿಂದ-ಒಂದು ವೃತ್ತ ರೈಲನ್ನು ವಿಶೇಷ ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲದೆ ಬೆಳೆಸಬಹುದು. ಬಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯ ಪ್ರಾಂಗಣ ಈಗ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲಕರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. (ರೈಲಿನವರು ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿಲ್ದಾಣ ಕೇಂದ್ರವನ್ನೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ನಿಲ್ದಾಣದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ) ಸೇಲಂ ಮಾರ್ಗದ ಹೊಸೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು. ಬಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿ-ಹೊಸೂರು-ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ

ಎರಡು-ಮೂರು ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳು- ಪುಷ್‌ಪುಲ್ ಗಾಡಿ-ಸ್ಥಳೀಯ ಗಾಡಿಗಳಿಗಾಗಿ- ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಬರಬೇಕು.

ಅದರಂತೆ ಕೋಲಾರ-ಮಂಡ್ಯಗಳ ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬೇಕು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದರೆ-ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ಇನ್ನೂ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಮುಗಿಯುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೂ ಸಣ್ಣ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕು. ಅವುಗಳು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್‌ಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆದಂತೆ-ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆಯ ಎರಡನೆ ಹಂತಕ್ಕೆ ತಲುಪಿದಂತೆಯೇ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಜಯನಗರ ಬಡಾವಣೆಯ- ಬಾಪುಜಿನಗರ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೇವಲ ಒಂದೆರಡು ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧವಾಗಬಹುದು. ಇಂಥ ನಿರ್ಮಾಣ ಕ್ರಮೇಣ ಡಬಲ್ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಅಲ್ಪ ವೆಚ್ಚದ ಕೆಲಸ ವಲಯದ ಅಧಿಕಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಆಗಬಹುದಂತೆ. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನವರು ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿ, ಗುಣಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಸಹಕಾರ ನೀಡಬಹುದು. ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲುಗಳ ಕೆಲಸ ಬೇರೆ ವಿಭಾಗದ್ದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಗರವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಸಾರ್ಥಕ-ಉಪಯೋಗ ಲಾಭದಾಯಕ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಡೆಗಣಿಸಬಾರದು. ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವದು ಅನಿವಾರ್ಯವೂ ಆಗಿದೆ-ಮತ್ತು ನೈತಿಕ ಹೊಣೆಯೂ ಆಗಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗದ ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಒಂದು ದಶಕವೇ ಆಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯ ಬೆಂಗಳೂರು-ಜೋಲಾರಪೇಟೆಗಳ ಮಧ್ಯದ ಕೆಲಸ ಈಗ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗವೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಉಪನಗರ ಸೇವೆ ಬೆಳೆಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಇದು ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಉಪನಗರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸುವದು ಕಷ್ಟದ್ದಾಗಲಾರದು.

ನವೆಂಬರ್ - ೯೬

೩೫. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ಜೋಡಣೆ

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದ ಬೇಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ಹೊಸ ಬಲ ಬಂದಿದೆ. ಅಂಕೋಲಾದಿಂದ-ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ (ಶಿರವಾಡ) ಈಗಾಗಲೇ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಬಂದಿದೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಕೇವಲ ೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ರೈಲು ರಚನೆಯ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆಂದು ಅನೇಕರು ಭಾವಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಹೇಗಾದರೂ ಪೂರೈಸಬೇಕೆಂದೂ ಕೆಲವರು ಒತ್ತಡ ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜಕೀಯ ಒತ್ತಡವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಈಗಿನ ಬದಲಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ್ದು ಮತ್ತು ದೂರದ್ದೂ ಆಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಮರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಸಮೀಪದ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯದ ಸುವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಉತ್ಸವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರದರ್ಶನ ಗಾಡಿಯೊಂದು ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ (೧೯೯೭) ಸೆಜವಾಡ (ಅಥವಾ ಶಿರವಾಡ) ದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ತಂಗಿತ್ತಂತೆ. ಆ ಗಾಡಿ ಮಡಗಾಂವ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೂ ಬಂದು ಸೇರಿತು ಹೊಸ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ. ಶಿರವಾಡದಿಂದ (ಇದಕ್ಕೇ ಕಾರವಾರ ಎನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ) ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಮಡಗಾಂವ-ಕ್ಯಾಸಲ್‌ರಾಕ್-ಲೋಂಡಾ- ಅಳ್ನಾವರ-ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ದಾರಿಯ ದೂರ ಸುಮಾರು ೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಶಿರವಾಡದಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ-ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣ (Town) ದಾಟಿ ಬೈತಕಲ್ಲು (ಬಂದರ ಪ್ರದೇಶ) ಸುಮಾರು ಆರು ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ಬೈತಕಲ್ಲಿಗೆ-ಒಂದು ಸೈಡಿಂಗ್‌ನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರವಾರ ಬಂದರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಇಂಥ ಒಂದು ಜೋಡಣೆಯನ್ನು ಕೇಳಬೇಕು. ಇದನ್ನು ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನವರು ರಚಿಸಬಹುದು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನವರೂ ರಚಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಸೈಡಿಂಗು ಶಿರವಾಡದಿಂದ ದೊರಕಿದರೆ ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನ ಆಯಾತ-ನಿರ್ಯಾತ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ವಿಶೇಷ ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲದೆ ರಚಿಸಬಹುದು. ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಒಂದು ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಶಿರವಾಡ ಸುಮಾರು ೪ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾದರೂ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರು ಪ್ರದೇಶ ಬೈತಕಲ್ಲು ಸೇರಬೇಕಾದರೆ-ಶಿರವಾಡಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸದ್ಯ ಅಂಕೋಲಾ ರೋಡ್ ಬಳಿಯ ಬಾಳೆಗುಳಿ ಕತ್ತರಿಯಿಂದ-ಬೇಲಿಕೇರಿ-ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೈತಕಲ್ಲಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನವರು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರು. ಇದೂ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಸೈಡಿಂಗ್. ಇದು ೮.೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಆದರೆ ಶಿರವಾಡದಿಂದ ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ಕಡವಾಡ, ಮಲ್ಲಾಪುರ-ಕೈಗಾ-ದೇವಕಾರ ಕೊಡಸಳ್ಳಿ-ಬರಬಳ್ಳಿ ಯಲ್ಲಾಪುರ ಸೇರಿ-ಮುಂದೆ ಕಲಘಟಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ತಲಪುವ ದಾರಿ ಕೇವಲ ೧೪೫ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ದಾರಿ ಕಾಳಿನದಿಯ ಎಡದಂಡೆ ಗುಂಟ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಶಿರವಾಡಕ್ಕೆ ಬಂದು-ಅಂಕೋಲಾಕ್ಕೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸುರಂಗ ಭಾಗವಿದೆ. ಈ ದಾರಿಯ ಮೂಲಕವೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಶಿರವಾಡ-ಅಂಕೋಲಾ-ದೂರ ೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಅಗಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅರೆಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ಮೂಲಕದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ರಚನೆ ಅಗತ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ.

ಬರಬಳ್ಳಿ-ಕೊಡಸಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗ ಸಮೀಪದ್ದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ. ರೈಲು ರಚನೆಯೂ ಸುಲಭವಾದದ್ದು. ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದು ಮತ್ತು. ಅರಣ್ಯಭಾಗಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆ. ಈ ಘಟ್ಟದಭಾಗ ಕೇವಲ ೨೫ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು. ಕಾಳಿನದಿ ಎಡದಂಡೆಗುಂಟ ರೈಲು ಸಾಗಿದರೆ ಗುಡ್ಡ-ಗುನ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೊರೆಯಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನಿಸರ್ಗವೇ ದಾರಿ ತೋರಿಸುತ್ತಿದೆ. ನದಿಯ ಸರಿವು ತೋರಿಸುವ ದಾರಿ. ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ತೊರೆಗಳೂ ಇಲ್ಲ. ಕಾಳಿನದಿಯ ಎಡಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ಬೆಟ್ಟಗಳಿಂದ ಬರುವ ಸಣ್ಣ ತೊರೆಗಳು ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳೂ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ೧೮೬೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ ಸರ್ವೆಯಂತೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದೂ ಸುರಂಗ ಕೊರೆತ ಬೇಕಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗಿನ ಸ್ಥಿತಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಬದಲಾಗಿದೆ; ಕೊಡಸಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಕದ್ರಾ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಳಿನದಿಗೆ ಅಡ್ಡವಾಗಿ ಅಣೆಕಟ್ಟುಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಈ ಅಣೆಕಟ್ಟುಗಳಿಂದ ಹಿನ್ನೀರು ಸ್ವಲ್ಪ ತೊಂದರೆಯನ್ನುಂಟುಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಹಿನ್ನೀರಿನಿಂದ ದೇವಕಾರಹಳ್ಳಿ ನೀರಿನಿಂದ ಸುತ್ತುವರಿದಿದ್ದು ಒಂದು ನಡುಗಡ್ಡೆಯಂತಾಗಿದೆ. ಈ ಭಾಗಗಳನ್ನು ದಾಟಲು ಕೆಲ ಸೇತುವೆಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತವೆ. ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ದಾಟಿದ ಮೇಲೆ ದಿನ್ನೆಯ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಕೊರೆಯಬೇಕಾಗಲೂಬಹುದು. ಇಂಥ ಕೊರೆತಗಳಿಂದ ದಾರಿಯ ದೂರ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆಯೂ ಆಗಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಕಾಳೀನದಿಯ ಎಡದಂಡೆಗೆ ಬಂದು ಮುಂದಿನ ಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಮರು ಸಮೀಕ್ಷೆಯಾಗಬೇಕು. ಪ್ರಥಮ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರದ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾಗಲಿ. ಮತ್ತು ಶಿರವಾಡದಿಂದ ೬ ಕಿ.ಮೀ. ಸೈಡಿಂಗ್-ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣ-ಬೈತಕಲ್ಲುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಸಲಿ. ಶಿರವಾಡದಿಂದ ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ಯಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಕೈಗಾ ಅಣುವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ-ವಿದ್ಯುತ್ ಸಾಗಣೆ ತಂತಿ ಅಳವಡಿಸಿದ ಮಾರ್ಗದ ಗುಂಟ ಕಾಳಿನದೀ ಎಡದಂಡೆಗುಂಟ ಹೋಗಬಹುದು.

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ರಚನೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದ್ದಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಇರುವ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸದ್ಯ-ಸಂಪರ್ಕಗಳು (ಸೈಡಿಂಗ್) ಇಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯ ಕಾರವಾರ ಬಂದರು, ಗೋಕರ್ಣ-ತದಡಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟಕಳ ಮಲ್ಪೆಗಳು ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆದಿಲ್ಲ. ಬಂದರು ಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಜೋಡಣೆಗಳು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾರಿಗೆ-ವ್ಯಾಪಾರ ಬೆಳೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಕ್ರಮೇಣ ಇಂಥ ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನು ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನವರು ರಚಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿಯ ಬಂದರುಗಳೆಲ್ಲ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿವೆ. ಮಾರ್ಮಗೋವಾ-ಮಂಗಳೂರುಗಳು ಮಾತ್ರ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರಧ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿವೆ. ಎಂತಲೇ ಅವುಗಳು ಹಿರಿ ಬಂದರುಗಳು (Major ports) ಎನಿಸುತ್ತವೆ. ಕಾರವಾರ ಬಂದರು ಕೂಡ ರಾಜ್ಯಾಡಳಿತದಲ್ಲಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಈಗ ನೌಕಾಕೇಂದ್ರವೊಂದು ಬರುತ್ತಿದೆ. ನೌಕಾಕೇಂದ್ರ ಬೈತಕಲ್ಲು ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೧೫-೨೦ ಕಿ.ಮೀ.ವರೆಗೂ ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ತಮ್ಮ ವಶದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹತ್ತಿರದಲ್ಲಿರುವ ಅಂಜಿದೀವ ನಡುಗಡ್ಡೆಯಲ್ಲಿ ನೌಕಾಕೇಂದ್ರದ ವಸತಿಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಶಿರವಾಡದಿಂದ ಬೈತಕಲ್ಲು ರೈಲು ಸೈಡಿಂಗು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಶಿರವಾಡದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸುರಂಗಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸುರಂಗ ಭಾಗದ ದಕ್ಷಿಣದಿಂದ-ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಬೈತಕಲ್ಲುವರೆಗೆ ೮.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಜೋಡಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನವರು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದರು. ಆದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗ, ಶಿರವಾಡದಿಂದ ರಚನೆಗೊಳ್ಳುವ ಸೈಡಿಂಗ್‌ಕಿಂತ ದೂರದ್ದು ಅಲ್ಲದೆ-ಶಿರವಾಡ ಸೈಡಿಂಗ್‌ಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಅನುಕೂಲವೆಂದರೆ ಅದು ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೆ-ಶಿರವಾಡ-ಕಾರವಾರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಾಂಗಣಕ್ಕೂ (Railway yard) ಅನುಕೂಲವಿದೆ. ಸುರಂಗಭಾಗದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕ-ಬೈತಕಲ್ಲಿನ ಸೈಡಿಂಗ್ ರಚನೆಯ ಯೋಚನೆಗೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ-ಅಲ್ಲಿರುವ ಕರಾವಳಿಯ ಹೆದ್ದಾರಿ. ಹೆದ್ದಾರಿಗುಂಟ ರೈಲು ಸೈಡಿಂಗ್ ರಚಿಸುವದು ಅಷ್ಟೊಂದು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ರಸ್ತೆ ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇದೇ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ನೌಕಾಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರವಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಅರಬೈಲು-ಹಂಚಿಮನೆ-ರಾಮನಗುಳಿ-ಸುಂಕಸಾಳ-ಅಂಕೋಲಾ ರೋಡ್ (ಬಾಳೆಗುಳಿ)-ಕಾರವಾರದ ರೈಲುದಾರಿ ಒಟ್ಟುದೂಗ ೧೯೫ ಕಿ.ಮೀ. ದಕ್ಷಿಣ-ಮಧ್ಯರೈಲಿನವರು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡಿದ ರೈಲು ಸರ್ವೆ ಪ್ರಕಾರ ಬರಿ ಅಂಕೋಲಾ ರೋಡ್‌ವರೆಗೆ ಸುಮಾರು ೧೬೪ ಕಿ.ಮೀ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುದಾರಿಯನ್ನೇ ಅನುಸರಿಸಿ ಈ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ರೈಲುದಾರಿ ಹಾಕುವದು ಕಷ್ಟದ್ದು. ದಾರಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರದ್ದಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಗುಡ್ಡಗಳನ್ನು ಕೊರೆದು-ಸುರಂಗ ಭಾಗಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತವೆ. ಇರಲಿ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಗುಂಟ ಬೇಲೀಕೇರಿ, ಅರಗಾ, ಬಿಣಗಾ ಭಾಗಗಳು ಸಮುದ್ರದ

ದಂಡೆಯಲ್ಲಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಣ್ಣಗಾತ್ರದ ಹಡಗುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಬೇಲಿಕೇರಿಯಲ್ಲಿ ಅದಿರು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಇದುವರೆಗೆ ಇತ್ತು. ದೊಡ್ಡ ಹಡಗುಗಳು ದಂಡೆಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೭.೭ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿ ಲಂಗರು ಹಾಕುತ್ತವೆ. ದಂಡೆಯಿಂದ-ಈ ಹಡಗುಗಳವರೆಗೆ ಅದಿರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವದು ಕಷ್ಟದ ಕೆಲಸ. ಸಮುದ್ರದಂಡೆಗೆ ಚಾಂಡಿಯಾ ಎಂಬ ಹಳ್ಳಿಯೂ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿಯೂ ನೌಕಾ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಉಪಬಂದರು ಕಟ್ಟಿ ಸಣ್ಣ ಹಡಗುಗಳು ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕಾರವಾರದ ಬಂದರು ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ವಿಶಾಲವಾದ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಬೈತಕಲ್ಲು ಹೆಚ್ಚು ಆಳವಿದ್ದ ಮತ್ತು ಸರ್ವಋತು ಬಂದರು. ಸುರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಬೈತಕಲ್ಲು-ಕಾಳೀನದಿ ಮುಖದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನದಿಯಿಂದ ರೇವುಮಣ್ಣು ಬಂದು ಹೂಳು ತುಂಬುವದಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಕಾಳಿನದಿಗುಂಟ ಕಡಿವಾಡದಲ್ಲಿಯೂ ಹಡಗುಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದವಂತೆ. ಈಗಿನ ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಬೈತಕಲ್ಲುಗಳು ನಂತರ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿ ಬಂದವು. ಕಾರವಾರ ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಹೆಸರು ಬಂದದ್ದೇ ಕಡವಾಡದಿಂದ. ಇಂಗ್ಲಿಷ ಹಡಗುಗಳು ಕಡವಾಡಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಆ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ನಾವಿಕರು ರೋಮನ್ ಉರ್ದುವಿನಲ್ಲಿ ಕಡವಾಡವನ್ನು KARWAR ಎಂದೇ ಬರೆದರು. ಉರ್ದುವಿನಲ್ಲಿ 'ಡ'ಕಾರಗಳು 'ಆರ್' ನಿಂದಲೇ ಸೂಚಿಸಲ್ಪಡುತ್ತವೆಯಲ್ಲವೇ? ನಮ್ಮ ಧಾರವಾಡವು DHARWAR ಆಗಿರಲಿಲ್ಲವೇ?

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರದ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನದು. ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಅದು ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಸರ್ವೆಗಳಿಂದ ಮೂಲ ದೂರವನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಲೇ ಸಾಗಿದೆ. ಇಂದು ಸುದೈವದಿಂದ ಶಿರವಾಡ (ಸೆಜವಾಡ)ಕ್ಕೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಬಂದಿದೆ. ಅದನ್ನು ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಬೈತಕಲ್ಲು ಬಂದರಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸಿದರೆ, ದಕ್ಷಿಣ ಹಿಂದುಸ್ತಾನದ ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿಯ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಬಂದರಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗುತ್ತದೆ. ಯಾವುದೇ ಬಂದರಿಗೆ ಒಳನಾಡಿನ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ರೈಲ್ದಾರಿಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದ್ದದ್ದೇ. ಈ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಮದರಾಸು, ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ನೇರಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಹುದು. ಈ ಹಿನ್ನಾಡಿನಲ್ಲಿಯ ಬೃಹತ್ ಉದ್ಯೋಗಗಳಿಗೆ ಆಯಾತ-ನಿರ್ಯಾತ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಒದಗುತ್ತದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅದಿರು ಸಾಗಾಟಕ್ಕೂ- ಆಯಾತ-ನಿರ್ಯಾತಕ್ಕೂ ಕಾರವಾರ ಮಹತ್ವದ ಬಂದರು ಎನಿಸುತ್ತದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಶಿರವಾಡ-ಬೈತಕಲ್ಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬದಲಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದರೆ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯೇ ಆದೀತು. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕೊಂಕಣ ಮಾರ್ಗ ಮರುಸರ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಬದಲಾಗಿ ೧೩೫ ಕಿ.ಮೀ ಆಯಿತಂತೆ.. ಹಾಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ ಮಾರ್ಗವೂ ಮರು ಸರ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ದೂರದ್ದಾಗಬಹುದು.

ಡಿಸೆಂಬರ್ - ೧೯೯೭

೩೬. ಮಂಗಳೂರು ತಲುಪದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಈಗ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿದೆಯಲ್ಲವೇ? ಈ ದಾರಿಯ ರಚನೆಯಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಹೇಳಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದ ಮೇಲೆ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಸೌಕರ್ಯಗಳೆಷ್ಟೋ ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಕಂಕನಾಡಿಯೇ ಮಂಗಳೂರು ಎನಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅನೇಕ ಗಾಡಿಗಳು ಕೇರಳದಿಂದ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಅಥವಾ ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ಸೇರದೆ-ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕೆಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟದ ಸಮಯಗಳು ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೆ, ಆ ಭಾಗದ ಜನರು ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯಲಾರರೆಂದೇ ಊಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕೊಂಕಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳೂ ಕಡಿಮೆ. ಈಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಸಂಚಾರ ಇಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವದು ಕಷ್ಟವೇ! ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿಗಳ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಇಡೀ ವರ್ಷ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಂಚಾರ ದೊರಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಕೇರಳದ ಉತ್ತರ ಭಾಗದಿಂದ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಂಚಾರವಿದೆ. ಕೊಯಿಮತ್ತೂರುವರೆಗೂ ಸಂಚಾರಗಾತ್ರ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಕುರ್ಲಾ-ಮಂಗಳೂರು ಗಾಡಿ ಕೊಯಿಮತ್ತೂರು ವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಲಿದೆಯಂತೆ.

ಕಂಕನಾಡಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗ (ಮೀ.ಗೇ) ರಚನೆಯಾದಾಗ ಒಂದು ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿತು. ಮಂಗಳೂರು ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ನವ ಮಂಗಳೂರು (ಪಣಂಬೂರು) ಬಂದರ ಕಟ್ಟೆಗೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವೂ ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕವೇ ಆಯಿತು. ಎರಡೂ ಗೇಜಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಮಿಶ್ರಗೇಜಿನ ರೈಲು ಕಂಕನಾಡಿಯಿಂದ ಪಣಂಬೂರುವರೆಗೂ ಇತ್ತು. ಸದ್ಯ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ರಚನೆಯಾದದ್ದು ಈ ಮಿಶ್ರಗೇಜಿನ ಉತ್ತರದ ತುದಿಯಿಂದ (ತೋಕೂರು). ಒಟ್ಟು ಕೊಂಕಣರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಉದ್ದಳತೆ ೭೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ರೋಹಾದಿಂದ-ಈ ತೋಕೂರು ಅಲ್ಲದೆ-ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗಿನದು. ಹೊಸ ರೈಲು ರಚನೆಯಾದದ್ದು ತೋಕೂರು ಬಳಿಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೭೩೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ಎಂದರೆ ಮಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಬಂದದ್ದು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗವಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣದ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಬಂದು ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ

ಕಂಕನಾಡಿ ಮುಖಾಂತರ ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಬದಿಗಿರಿಸಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಕಂಕನಾಡಿಯಿಂದ ಉಳ್ಳಾಲದ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ದಾರಿ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ಬದಿಗಿರಿಸುತ್ತದೆ. (By pass) ದಕ್ಷಿಣದಿಂದ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ಕಂಕನಾಡಿ ತಾಗದೆ ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇದೆ. ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಕೊಚ್ಚಿಗೆ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳು ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ನೇರವಾಗಿ ನೇತ್ರಾವತಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಉಳ್ಳಾಲಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಂದು ಹೋಗುವದೆಂದರೆ ಇಂಜಿನ್ನು ಮುಖ ಬದಲಿಸಿ-ಉಳ್ಳಾಲ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಓಡುವದೆಂದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವ್ಯಾವಹಾರಿಕವೆನಿಸಿರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ.

ಕಂಕನಾಡಿ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬಹಳ ದೂರವೇನಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ೫-೬ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಆದರೂ ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಿಂದ ಯೋಗ್ಯ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟವು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಹಿತವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಕಂಕನಾಡಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಮಾದರಿಯ ಸಣ್ಣ ಗಾತ್ರದ ಸ್ಥಳೀಯ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು. ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ಹೋಗುವ ಬರುವ ಮಹತ್ವದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆಲ್ಲ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಇರಬೇಕು. ಸದ್ಯ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಸನ-ಸಕಲೇಶಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಮಂಗಳೂರು ಕಂಕನಾಡಿ- ಬಂಟವಾಳ-ಕಬಕ ಪುತ್ತೂರುವರೆಗೂ ಪುಷ್ ಪುಲ್ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲು ಆರಂಭಿಸಿದರೆ ಕಂಕನಾಡಿಯ ಮಹತ್ವವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಕಂಕನಾಡಿಯಲ್ಲಿನ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆ (paltform) ಎರಡು ಗಾಡಿಗಳು ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿಯೇ ನಿಲ್ಲಬಹುದಾದ ಅನುಕೂಲತೆ ಪಡೆದಿವೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಮಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ಹೋಗುವ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ರೈಲಿನವರು ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಹೀಗಾದರೆ ಮಾತ್ರ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಪ್ರಯೋಜನ ಮಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ದೊರೆತಂತಾದೀತು.

ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ತುಂಬ ವಿಳಂಬದ್ದಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ಮೊದಲಿನ ಮೀ.ಗೇ. ದಾರಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆಯೇ ರಚಿಸಲಾಗಿದ್ದಿತು. ಎಂದರೆ ಸುರಂಗದ ಭಾಗಗಳು, ಸೇತುವೆಗಳೆಲ್ಲ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿಗೆ ಹೊಂದುವಂತೆಯೇ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿದ್ದವು. ಆದ್ದರಿಂದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಸುಲಭವಾಗಬೇಕಿತ್ತು. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ರೈಲು ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ನಿಧಾನವಾಗಿಯೇ ಸಾಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗದ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾತ್ರ ತೀವ್ರ ಕೈಕೊಂಡು, ಜನರಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ! ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿಯೂ

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಮಾರ್ಗಸಂಚಾರವನ್ನು ವರ್ಷಗಟ್ಲೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲುಗಳನ್ನು ಅಲಕ್ಷಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಡುವ ಮಂತ್ರಿಗಳು, ರಾಜಕೀಯ ಪಕ್ಷಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನೇ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿಲ್ಲವೇನೋ! ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯೇ ಎಲ್ಲ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಎಂದು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಕೆಲಸ ಕೈಗೊಂಡರು. ಆದರೆ ಈ ಕಾರ್ಯವೂ ಕ್ರಮಬಧ್ಧವಾಗಿ-ಸಮಯಬದ್ಧವಾಗಿ ಸಾಗಲಿಲ್ಲ, ಸಾಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಆಗಾಗ ಅಂಶತಃ ಹಣ ಬಿಡುಗಡೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಖಿಲ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆಲ್ಲ ೪೮೦೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಬೇಕಾಗಿದೆಯಂತೆ! ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದ ರೈಲುಗಳಿಗೂ ಅಲ್ಪ-ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣವನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿದರೆ, ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ತಿಯಾಗುವದು ಯಾವಾಗ?

ಕೊಂಕಣ ಮಾರ್ಗ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಅದರ ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಸಿಕ್ಕಬೇಕಾದರೆ, ಆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಒಳನಾಡಿನಿಂದ ಸಿಕ್ಕುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಮರೆಯುವಂತಿಲ್ಲ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪದಿಂದ ಹೊನ್ನಾವರ ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದರಂತೆಯೇ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಕಾರವಾರದ ಜೋಡಣೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿದ್ದರೂ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲ (ಈಗ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ) ಘಟ್ಟದ ಮಾರ್ಗ ಇನ್ನೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿಲ್ಲ. ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳ ಉಪಯೋಗ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಂಹಾಚಲಮ್, ಸಿಂಹಾಚಲಂ (North) ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಬೈಪಾಸ್ ರೈಲುದಾರಿಯಿದೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲ ಗಾಡಿಗಳು ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಇಂಜಿನ್ನು ಮುಖ ತಿರುಗಿಸಿ ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತವೆ. ಇದೇ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ಬಂದ ರೂಢಿಯಾಗಿದೆ.

ಮಂಗಳೂರು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುವದಾದರೆ, ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯೋಗ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಓಡಾಟದಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟದ ಪ್ರಮಾಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರೋ-ರೋ (Roll on-Roll off) ಸೇವೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದ ಟ್ರಕ್ಕುಗಳನ್ನು ರೈಲಿನ ಮೇಲೆ ಓಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ-ಈ ಭಾಗದ ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲಿನ ಸರಕು ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದೆ. ಬೇಸಿಗೆಯ ರಜಾದಿನಗಳಲ್ಲಿ - ಶೀತಕಾಲದ ರಜಾದಿನಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಸಂಚಾರ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸಿದೆ. ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ವಿಭಾಗದವರು (ಈಗ ನೈಋುತ್ಯ ವಲಯದವರು) ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದರೆ ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಆದಾಯವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಸದ್ಯ

ಮಂಗಳೂರು-ಶೊರನೂರು-ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿತ್ವಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು- ಕಂಕನಾಡಿ ಮಾರ್ಗವೂ ದ್ವಿತ್ವಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ (ಕೇರಳ) ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಕೇರಳದ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕೂಡ ಇದೇ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮಹತ್ವದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಕಂಕನಾಡಿಯು ಒಂದು ನಿಲುಗಡೆ ಪಡೆದಿದೆ.

ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಸಂಚಾರ ಕೇವಲ ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯದ್ದಲ್ಲ. ಅದು ಒಳನಾಡಿಗೂ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗುವದು. ಈ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ, ಕಾರವಾರ-ಮುಂಬಯಿ, ಮಾರ್ಮಗೋವಾ-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡಗಾತ್ರದ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಹಡಗುಗಳ ಮೂಲಕ ಜಲಮಾರ್ಗದಿಂದ ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಸಿದ್ಧತೆಯಾಗಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ ಕುರ್ಲಾ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹಗಲು ಜನಶತಾಬ್ದಿಯಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು, ಈಗಾಗಲೇ ಪುಣೆ-ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ-ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ಎರ್ನಾಕುಲಂವರೆಗೆ ವಾರಕ್ಕೆ ಎರಡು ದಿನ ಹೋಗಿಬರುವ ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಇಂಥ ಒಳನಾಡಿನ-ಓಡಾಟಗಳು ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಿಂದ-ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು- ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ದ್ರೋಣಾಚಲಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬಹುದು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ರಜಾ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಬಹುದು.

ಡಿಸೆಂಬರ್ - ೧೯೯೮

೩೭. ರಾಜಕೀಯ ಎಳೆದಾಟದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿ

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲುಪ್ರಗತಿ ರಾಜಕೀಯ ಸುಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಬಾರದು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಸಮೃದ್ಧ ದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ನಾಡಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಸಮರ್ಥ ರೈಲು ಸೇವೆಯ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಮಹತ್ವದ ಸಾರಿಗೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದ ಶಾಖೆಯಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ ೫೦ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು, ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಅನೇಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಸಾಗಿವೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಇಂಥ ಪ್ರಯತ್ನಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಎಳೆದಾಟಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತವೆ. ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳಾದವರು ತಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮತಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಅಥವಾ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಮೂಡುತ್ತಿದೆ.

ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜಕೀಯ ಕೈವಾಡ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ಬೇಡಿಕೆಗಳೂ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ದೊಡ್ಡ ಬಂಡವಲು ಬೇಕು. ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಹೇಳುವಂತೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕೈಕೊಂಡ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಲು ಸುಮಾರು ೪೮೦೦೦ ಕೋಟಿ ರೂ. ಬೇಕಂತೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷ ೪-೫ ಸಾವಿರ ಕೋಟಿಯಂತೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಿದರೂ ಒಟ್ಟು ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳೇ ಬೇಕಾದೀತು. ಈ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವೆಚ್ಚದ್ದೆಂದರೆ, ದೊಡ್ಡಪಾಲು-ಯುನಿಗೇಜು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವೇ. ಕಳೆದ ೫-೬ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಕ್ಕಾಗಿ ಸಾವಿರಾರು ಕೋಟಿ ರೂ. ವೆಚ್ಚವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇನ್ನೂ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಅರ್ಧ-ಮರ್ಧ ಕಾರ್ಯದಿಂದ ನಾಡಿಗೆ ಹಿತವಾದ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಇನ್ನೂ ದೊರಕಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯೂ ಹಿಂದೆ ಬೀಳುತ್ತಿದೆ.

ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರಲು ರೈಲು ವಲಯಗಳನ್ನು ರಚಿಸಲು ಕ್ರಮಬದ್ಧ ರೀತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಯಿತು. ರೈಲು ವಲಯಗಳ ರಚನೆ ಬಗ್ಗೆ ತಜ್ಞಸಮಿತಿಯೊಂದು ವರದಿ ಒಪ್ಪಿಸಿ ಸುಮಾರು ೧೫-೨೦ ವರ್ಷಗಳಾದವು. ನಾಲ್ಕು ಹೊಸ ವಲಯಗಳು ಬರಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅಂದಿನ ಸ್ಥಿತಿ ಈಗ ತುಂಬ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮೀ.ಗೇ. ಮತ್ತು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲುಗಳ ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಹೊಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಅದು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿತ್ತು. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಒಂದು

ಹೊಸ ವಿಭಾಗದ ಕಚೇರಿ ಬಂತು. ಉಗಿಬಂಡಿಗಳ ಬದಲಾಗಿ ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ಬಂದವು. ಯುನಿಗೇಜ್ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವೂ ಬಂತು. ಇದರಿಂದ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಬಂದವು. ಈ ಬದಲಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ವಲಯ ರಚನೆಯ ಸೂತ್ರಗಳೂ ಬದಲಾಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೂ ಹೊಸ ವಲಯಗಳ ರಚನೆ ಬಹಳ ವೆಚ್ಚದ್ದೆಂದು ಈ ಕ್ರಮ ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಹೊಸ ವಲಯಗಳನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಒಂದೊಂದಾಗಿ ರಚಿಸಬಹುದೆಂದು ಯೋಚಿಸಿದರು ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಎಳೆದಾಟಗಳಿಂದ-ಅನುಷ್ಠಾನ ಮುಂದೆ ಹಾಕಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಒರಿಸ್ಸಾದಲ್ಲಿ ಹೊಸವಲಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಬಲಗೊಳ್ಳತೊಡಗಿತು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದಲ್ಲಿಯೂ ಹೊಸ ವಲಯ ಕಚೇರಿಯ ಸಾಧ್ಯತೆ ಕಂಡಿತು-ಅವಶ್ಯವೆನಿಸಿತು. ಮೀ.ಗೇಜು ಪ್ರಧಾನ ಪ್ರದೇಶವೆಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಲಯ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದ್ದ ಸೂತ್ರವೇ ಈಗ ಬದಲಾಯಿತು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹಿಂದಿನ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಕೇಂದ್ರವೆನಿಸಿತ್ತು. ಇಂಥ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ವಲಯ ಕಚೇರಿ ಪಡೆಯುವ ಅರ್ಹತೆ ಇದೆ ಎನಿಸಿತು.

ಕ್ರಮೇಣ ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಕೈವಾಡ ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ. ಸೂಚಿತ ನಾಲ್ಕಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಆರು ಹೊಸ ವಲಯಗಳನ್ನು ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಹೊಸ ಕಚೇರಿಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಯಿತು. ಒರಿಸಾದಲ್ಲಿಯೂ ಒಂದು ಹೊಸ ಕಚೇರಿಯ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಬಂತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಕಚೇರಿ (ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ) ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಯಿತು. ರಾಜಕೀಯ ಒತ್ತಡದಿಂದ ಅವಸರದಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡ ಈ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ಹೊಸ ವಲಯ ಕಚೇರಿಗೆ ಸುಮಾರು ೨೫೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ವೆಚ್ಚವಿದೆಯಂತೆ. ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗ ಬೇಕಾದ ವಿಭಾಗಗಳ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಗುರುತಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಬಗ್ಗೆಯೂ ವಿವಾದಗಳಿವೆ, ರಾಜಕೀಯ ಎಳೆದಾಟಗಳಿವೆ.

ರೈಲು ವಲಯಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಆಡಳಿತ ಕೇಂದ್ರಗಳು. ಅವುಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸೀಮೆಯ ಚೌಕಟ್ಟಿನಿಂದ ನೋಡಬಾರದು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಒಂದೊಂದು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ.ನ ಮಾರ್ಗವಿರಬಹುದು. ಇಂಥ ನಾಲ್ಕು ಅಥವಾ ಐದು ವಿಭಾಗಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಒಂದು ವಲಯವನ್ನು ರಚಿಸಬಹುದು. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಈಗಿರುವ ಒಂಬತ್ತು ರೈಲುವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ವಲಯ (೧೧ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯಾಪ್ತಿ) ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮ ವಲಯ (ಸುಮಾರು ೧೦ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ.) ಅತಿ ದೊಡ್ಡವು. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ವಲಯಗಳ ರಚನೆಯಿಂದ ಪಶ್ಚಿಮ ವಲಯ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯವಲಯ ಅಲ್ಲದೆ ಪೂರ್ವವಲಯಗಳ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅದರಂತೆ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ರಚನೆಗೆ-ದ.ಮ. ರೈಲು ವಲಯ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲುವಲಯಗಳಿಂದಲೇ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಬರಬೇಕು. ಸ್ವಲ್ಪ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಧ್ಯವಲಯದೊಂದಿಗೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು.

ಇದಕ್ಕೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಭಾಗವನ್ನು ಸೇರಿಸಿದರೆ ಹಾಳತಾದ ರೈಲು ವಲಯ ರೂಪ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸವಲಯ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೊಂದು ರೈಲು ವಲಯ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯಿಂದ ನೋಡಬಾರದು. ಈ ಅಲಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವತ್ತ ಹೊಸ ವಲಯ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು. ಹೊಸವಲಯದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವೆಂದರೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕು ಮತ್ತು ಆದಾಯವೂ ಬೆಳೆದು ನಾಡಿನ ಪ್ರಗತಿಗೆ ಕಾರಣವೆನಿಸಬೇಕೆಂಬುದೇ ಆಗಿದೆ. ಹಳೆ ರೈಲುವಲಯ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ದೂರವಾಗಿ ಅಲಕ್ಷ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಬೇಕು ಮತ್ತು ಅಲಕ್ಷಿತ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶ-ದೇಶದ ರೈಲುಜಾಲದಲ್ಲಿ ಸೇರಬೇಕು.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕೆಲಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣೋತ್ತರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ರಚನೆಗೊಂಡು ಅನೇಕ ದಶಕಗಳು ಕಳೆದಿವೆ. ಆ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಸದ್ಯ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಅರೆಹಂತದಲ್ಲಿವೆ. ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ದಾರಿಗಳು ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿವೆ-ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಅಲ್ಲ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಲ್ಲ. ಅದ್ದರಿಂದ ಈ ಸಾರಿಗೆಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ದಿಕ್ಕು ಬದಲಾಗಬೇಕಿದೆ. ತಮ್ಮ ಮತಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಬಂದರೆ ಸಾಕು ಎಂಬ ಪ್ರಯತ್ನದಲ್ಲಿಯೂ ಅಖಿಲ ಕರ್ನಾಟಕದ-ಭಾರತದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸುವಂತಾಗಬೇಕು. ಕಲಬುರ್ಗಿ- ಬೀದರಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸೌಕರ್ಯವಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಸಮಾಂತರವಾಗಿಯೇ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವದಕ್ಕಿಂತ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ. ಬೀದರ ಪಟ್ಟಣ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಒಂದು ಮೂಲೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಇದ್ದಂತೆ. ಭಾಲ್ಕಿ ಹೆಚ್ಚು ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಪಟ್ಟಣ. ಅಲ್ಲದೆ, ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಕರವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ನೈಋತ್ಯಕ್ಕೆ ನೈಋತ್ಯವಲಯ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಒಂದು ರೈಲು ಜೋಡಣೆಯೂ ಬೇಕು.

ಕಾರವಾರ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ಬಗ್ಗೆಯೂ ಮುಕ್ತ ಮನಸ್ಸಿನಿಂದ ಹೊಸ ರೈಲುವಲಯ ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕು. ರಾಜಕೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲ್ಲ. ಕೊಂಕಣರೈಲು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲೆಯ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಮಹತ್ವ ಉಳಿಯಲೇ ಇಲ್ಲ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಶಿರವಾಡಕ್ಕೆ (ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರವಾರ ಎನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ) ನೇರವಾಗಿ ಕಾಳಿನದಿ ಎಡದಂಡೆಗುಂಟ ಯಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಬರುವ ರೈಲುದಾರಿಯೇ ಹೆಚ್ಚು ಸೂಕ್ತ. ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಯಲ್ಲಾಪುರ-ಕೈಗಾ-ಶಿರವಾಡ-ಬೈತಕಲ್ಲು (ಕಾರವಾರ ಬಂದರ) ದೂರ ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಅರಣ್ಯಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಕಡಿಮೆ. ಕೈಗಾ ಅಣುವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ಕೊಡಸಳ್ಳಿ-ಕಾದ್ರಾ ಅಣೆಕಟ್ಟುಗಳಿಂದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜಲಾವೃತ ಭಾಗಗಳೂ ಇವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ದಾಟುವಂತೆ ಸೂಕ್ತ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಿದರೆ ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿಗೆ

ಒಳನಾಡಿನ ಅತ್ಯವಶ್ಯ-ಅತಿಸಮೀಪದ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕವೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು-ಕಾಲಾನುಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ಭಾಗವಾಗಬೇಕು.

ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಲ್ಲದಲ್ಲಿಯೂ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹುಟ್ಟಿಸಬಲ್ಲರು. ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಯೆಂದರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿದಂತಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜಬಲ್‌ಪುರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಲಯ ಕಚೇರಿ ಬಂದರೆ ಬಿಲಾಸಪುರಕ್ಕೂ ಬೇಕೆಂದವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಲು ಕಂಡ ಸೂತ್ರವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಆಗಲೇ ಹೋಗಲಾಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈಗಿನ ಸರಕಾರ ರಾಜಕೀಯ ಹಸ್ತಕ್ಷೇಪದಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ವಲಯ ಕಚೇರಿ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ರೈಲು ಕೇಂದ್ರವೆಂಬ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ಈಗ ವಲಯ ಕಚೇರಿಯನ್ನೂ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವೇ ಸರಿ. ರೈಲುವಲಯ ಕಚೇರಿ, ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇರಬೇಕೆಂಬ ನಿಯಮವಿಲ್ಲ. ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲಿ ದಟ್ಟಣೆ ಬೆಳೆಯುವಂಥ ಕ್ರಮ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ.

ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳಾದವರೆಲ್ಲ ತಮ್ಮ ಮತಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ರೈಲು ವಿಭಾಗ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ಪುಣೆಗೂ ಒಂದು ರೈಲು ವಿಭಾಗ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಪುಣೆ ವಿಭಾಗವೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಲಯಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟರೆ ಯೋಗ್ಯವೇ. ಮಧ್ಯವಲಯದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಗುಂತಕಲ್ಲು ವಿಭಾಗದ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾರ್ಪಾಟಿನೊಂದಿಗೆ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ಸೇರಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲುವಿಭಾಗ ಸದ್ಯ ಕಿರಿದಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಯಾಗಾರದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಒಂದು ಮಾತು ಹೇಳಬೇಕು. ಕಾರ್ಯಾಗಾರದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಾಟುಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಈ ಕಾರ್ಯಾಗಾರಕ್ಕೆ ಉಗಿಬಂಡಿಗಳಿದ್ದಾಗ-ಬಹಳ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆಗ ಪ್ರತಿ ನೂರು ಮೈಲುಗಳಿಗೆ ನೀರು ತುಂಬುವ ಮತ್ತು ಕಲ್ಲಿದ್ದಲಿ ತುಂಬುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರುತ್ತಿತ್ತು. ಡೀಸೆಲ್ ಲೋಕೋಗಳು ಬಂದಾಗಿನಿಂದ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಬದಲಾಗಿವೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಲೋಕೋಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಸುಲಭದ್ದು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಗಾರಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಹೊಸ ಡೀಸೆಲ್ ಲೋಕೋ ಕೇಂದ್ರ ಬರಲಿದೆಯಂತೆ. ಈ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಸದ್ಯ ಕೆಲ ಡೀಸೆಲ್ ಲೋಕೋಗಳು ಪರದೇಶದಿಂದ (ಅಮೇರಿಕ) ಆಮದು ಆಗುತ್ತಿವೆ. ಮೊದಲ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಆಧುನಿಕವೆನಿಸುವ ಈ ಲೋಕೋಗಳು ಅಮೇರಿಕದಿಂದ ಇಡಿಯಾಗಿ ಕಲಕತ್ತ ಮೂಲಕ ಬರುತ್ತಿವೆಯಂತೆ! ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಅಮೇರಿಕದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಲೋಕೋಗಳ ಜೋಡಣೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲೇ ಆಗಿದ್ದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಉತ್ತಮ. ನಮ್ಮ ಭಾರತದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಹೊಂದುವ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ನೇರವಾಗಿ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಅಥವಾ ಮಂಗಳೂರು ಮೂಲಕ ಆಮದು ಆಗಿದ್ದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲವೇ? ಯಂತ್ರಜೋಡಣೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಮಾಡಿದರೆ, ಇಲ್ಲಿಯ ಕೆಲಸವೂ ಹೆಚ್ಚುವದಲ್ಲದೆ

ಆಧುನಿಕ ಡೀಸೆಲ್ ಲೋಕೋಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿಯ ಕರ್ಮಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ತರಬೇತಿ ದೊರಕಿದಂತಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಪುನಶ್ಚೇತನಗೊಳಿಸುವ (overhaul)ದಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲ. ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ, ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಭಾವ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ, ಆರ್ಥಿಕ ಜಾಣ್ಮೆಯಿಂದ, ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ, ಮಿತವ್ಯಯದಿಂದ ದೇಶಕ್ಕೆ ಹಿತವಾಗಿ ಸಾಗಬೇಕು. ನಮ್ಮ ವಿಶಾಲದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆದು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸುಧಾರಿಸಲಿ-ಹೆಚ್ಚೆಚ್ಚು ಜನರಿಗೆ ರೈಲು ಪ್ರಯೋಜನ ಸಿಕ್ಕುವಂತಾಗಬೇಕು.

ಕೆಲ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಂಸದರೊಬ್ಬರು ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿತ್ವಗೊಳಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಶ್ನಿಸಿದರಂತೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೇ ಇಲ್ಲವೆಂದೂ-ಆದರೆ ಯಶವಂತಪುರ-ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗದ ಯೋಜನೆಯಿದೆಯೆಂದು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರಿಸಿದರಂತೆ. ಕೇಳಿದ ಸದಸ್ಯರಾಗಲಿ ಉತ್ತರಿಸಿದ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲಿ ಆ ಮಾರ್ಗದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಯಶವಂತಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವಿದೆಯೆಂಬ ಅಂಶ ಪ್ರಕಟವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ ಪತ್ರಿಕೆಯವರೂ ಇದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಲಿಲ್ಲ. (ತುಮಕೂರು ಮಾರ್ಗದ-ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಒಂದು ದಶಕವೇ ಕಳೆದಿದೆ. ಈ ಕೆಲಸಕ್ಕಾಗಿ ಹಣ ಬಿಡುಗಡೆಯೂ ಸಮರ್ಪಕ ವಾಗಿಲ್ಲವೆಂಬ ಮಾತೂ ಕೇಳಬಂತು. ಆದರೆ ಸುಮಾರು ೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಆಂಶಿಕವಾಗಿ-ಎಂದರೇ ಹತ್ತು-ಇಪ್ಪತ್ತು ಕಿ.ಮೀ.ನ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಿದ್ದರೂ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಉಪಯೋಗ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿತ್ತು)

ಹೊಸ ಯೋಜನೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವಾಗಲೂ ಆಂಶಿಕ ವಿವರಗಳೇ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ದೊರಕುತ್ತವೆ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನನುಸರಿಸಿ ಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವ ವಿಚಾರಗಳೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಸದರನ್ನು ತೃಪ್ತಿ ಪಡಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವೇ ಕಂಡುಬರುತ್ತದೆ. ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ ಮತ್ತು ಉಪಯುಕ್ತತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಜನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳಲು ಬೇಕಾದ ಅವಧಿ ಇತ್ಯಾದಿ ವಿವರಗಳು ಗೊತ್ತಾಗುವದೇ ಇಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿಯೇ ಯೋಜನೆ ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತವೆ. ರೈಲು ಶಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳಿಗ ಪ್ರಚಾರದ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಅತಿ ಆಸೆ. ಪ್ರಾರಂಭೋತ್ಸವ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಅನೇಕ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಕಟಣೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳೂ ವಿಶೇಷ ವೆಚ್ಚದ ಅಂಶಗಳಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲದ ಕಾರ್ಯಸಾಧನೆಗಿಂತ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಬಡಾಯಿಯೇ ಜಾಸ್ತಿ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ರಾಜಕಾರಣಿಗಳ ಇಂಥ ಹವ್ಯಾಸಗಳು ಜನರಲ್ಲಿ ಆಸೆಗಳನ್ನು ಹುಟ್ಟಿಸುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಇಂಥ ಆಸೆಗಳು ಹುಸಿಗೊಳ್ಳುವದೇ ಜಾಸ್ತಿ ಅಲ್ಲವೇ?

ಏಪ್ರಿಲ್ - ೧೯೯೯

೩೮. ಶಿವಮೊಗ್ಗದ ರೈಲು

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ಪ್ರಚಾರ ದೊರಕಿತು. ರೈಲು ಮುಂಗಡ ಪತ್ರ ಪ್ರಕಟವಾದಾಗಿನಿಂದಲೂ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ರೈಲುಗಾಡಿ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಲಿದೆಯೆಂದೇ ಹೇಳಿದ್ದರು. ಈ ರೈಲುಗಾಡಿ ನಮ್ಮ ಜನತೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಿತಕಾರಿಯಾಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು.

ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ನೇರ ಗಾಡಿ ಇರಲೇ ಇಲ್ಲ. ರಾತ್ರಿ ಹೊರಡುವ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹೊಸಪೇಟೆ ಗಾಡಿಯ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿ ಶಿವಮೊಗ್ಗೆಗೂ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಈ ಬೋಗಿಗಳು ಬೀರೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಗಂಟೆ ತಡೆದು ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಂಥ ಒಂದು ಗಂಟೆ ಕಳೆಯುವದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಒಂದು ನೇರ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿ ಅವಶ್ಯ ಎಂದು ಕೆಲವರು ಪ್ರತಿಪಾದಿಸಿದರು. ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಭಾವವನ್ನೂ ಬೀರಿದರು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದೆ.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ನಗರ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳೇ ಕಡಿಮೆ. ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನವಸತಿಯುಳ್ಳ ನಗರಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಬಿಟ್ಟರೆ ಇಲ್ಲ. ಎಂದರೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಗೆ ತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ಗಾತ್ರ ದೊರಕುವದು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೬೦೦ ಶಯನಾಯನ ಅನುಕೂಲಗಳಿವೆ. ಈ ಸೌಕರ್ಯದ ಪೂರ್ತಿ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುವಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣಿಕರು ಪ್ರತಿ ನಿತ್ಯ (ರಾತ್ರಿ) ದೊರಕಬಹುದೇ? ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳ ಮಧ್ಯದ ದೂರ ೨೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ರಾತ್ರಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಕನಿಷ್ಠ ನಾಲ್ಕು ನೂರು-೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸುಖಪ್ರದ ಪ್ರವಾಸ ಲಾಭ ಸಿಕ್ಕಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಧಾರವಾಡ ಅಥವಾ ಬೆಳಗಾವಿ ಮಧ್ಯದ ದೂರ ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲದ್ದು. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಚೆನ್ನೈ ಮಧ್ಯದ ದೂರವೂ ರಾತ್ರಿಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಅಷ್ಟು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ರಾತ್ರಿ ಗಾಡಿಗಳು-ರಾತ್ರಿ ತಡಮಾಡಿ ಹೊರಟರೂ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಬೇಗನೆ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಲುಪುವವು. ಈ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೫ ಗಂಟೆಗೆ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸೇರುವದು. ಎದುರು ದಿಕ್ಕಿನ ಗಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಬೆಳಗಿನ

ನಾಲ್ಕುವರೆಗೇ ತಲುಪುವದು. ಅಷ್ಟು ಬೆಳಗಿನಲ್ಲಿ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ದೊರಕುವದಿಲ್ಲ. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಮೊದಲಾದ ವಾಹನಗಳೂ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ದೊರೆಯುವದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ನಗರಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಹಗಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳೇ ಯೋಗ್ಯ. ಈ ದೂರವು ಡೀಸೆಲ್ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯ ಎನಿಸುವದು. ರಾತ್ರಿಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಶಯನಾಯನ-ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ದೂರದ್ದು ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಎಂತಲೇ ರೈಲು ಆಡಳಿತದವರು ಶಿವಮೊಗ್ಗದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಯ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು-ಮಿಶ್ರ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಎಂದರೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸದೆ ಇನ್ನೊಂದರ ಭಾಗವಾಗಿ ಓಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಬೋಗಿಗಳ ಅಧಿಕತಮ ಬಳಕೆಯೂ ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಮಹತ್ವದ್ದೇ. ಪ್ರತಿದಿನದ ಸರಾಸರಿ ೫೦೦ ಅಥವಾ ೬೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಓಡಾಟವಾಗಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗಕ್ಕೆ ಬೆಳಗಿನ ೫ ಗಂಟೆಗೆ ತಲುಪಿ ಹಿಂತಿರುಗುವ ರಾತ್ರಿ ಹತ್ತು ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ಈ ಮಧ್ಯದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬೋಗಿಗಳು ಬೇರೆ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸಲ್ಪಡಬೇಕು. ಎಂದರೆ ಮಾತ್ರ ೨೪ ಗಂಟೆಗಳ ದಿನದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸರಾಸರಿ ಐದಾರು ನೂರು ಕ.ಮೀ. ದಾಟೀತು. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯುಕ್ತತೆ ಕಡಿಮೆಯಾದಂತೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಮೈಸೂರು-ತಿರುಪತಿ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿ ತಿರುಪತಿ ತಲುಪಿದ ಮೇಲೆ ಆ ಬೋಗಿಗಳು ಚೆನ್ನೈಗೆ ಹೋಗಿ ಸಾಯಂಕಾಲ ತಿರುಪತಿಗೆ ಬಂದು, ಮತ್ತೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಓಡಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ರೈಲಿನವರು ಈ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಹಗಲಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ३೦೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರದಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು -ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ರೇಕನ್ನು ಹಗಲು ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಪಡೆಯುವ ಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನೂ ಪರೀಕ್ಷಿಸಬೇಕು. ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಈ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯ ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗದ ಬೋಗಿಗಳಾಗಿ ಬಳಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಸಮಸ್ಯೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಧ್ಯದ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣದ ಅರ್ಹತೆ ಪಡೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅಲ್ಲಿ ದೈನಂದಿನ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ... ಬೇಕು ಮತ್ತು ಆ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ತಕ್ಕ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯೂ ಬೇಕು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಂಥ ...ಲುನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ದೊರಕಿದರೆ ಅಲ್ಲಿಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ತಕ್ಕ ಗಾತ್ರದ ಕೆಲಸವೂ ಬೇಕು. ಒಂದು ಗಾಡಿ ಬಂದು ಹೋದರೆ ಸಾಲದು. ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು ತಂಗುವಂತಾಗಬೇಕು. ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲು ಇದ್ದಾಗಿನ ಮತ್ತು ಉಗಿಬಂಡಿಗಳು ಇದ್ದಾಗಿನ ಕೆಲಸದ ಪ್ರಮಾಣವೇ ಬೇರೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತು ಆಗಿನ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಪ್ರಮಾಣವೂ ಭಿನ್ನವಾಗಿತ್ತು. ಇಡೀ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಲಾಭಾಂಶ ಮತ್ತು ಬಳಕೆಯ ಸಾರ್ಥಕತೆ ಈ ಎಲ್ಲ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗದ ರೈಲುದಾರಿಗಳೆಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮೈಸೂರು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿಸಿ ಬೆಳೆದವು. ಎಂದರೆ ಕಳೆದ ಶತಮಾನದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸೇರುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೇ ಮಹತ್ವವಿತ್ತು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಮೈಸೂರು ಸೇರುವ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳು ಇಂದಿಗೂ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಬಲ್ಲವು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾತ್ರ ನೋಡಬಾರದು. ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗಗಳಂತಹ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳಿಗೂ ಆಂತರಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಗಾತ್ರ ಇದೆ. ಸದ್ಯ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳದೇ ಪ್ರಾಬಲ್ಯ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲು ಛಾವಣಿಯಲ್ಲಿ ಕೂತು ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವದನ್ನೂ ಕಾಣಬಹುದು. ರೈಲುಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಕೇವಲ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿರಬಾರದು. ಒಳನಾಡಿನ ಅಲ್ಪದೂರದ ಸಾರಿಗೆಗೂ ರೈಲು ಉಪಯೋಗವಾಗಬೇಕು. ಮೈಸೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬೇಕು. ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳೆಂದು ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ- ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ, ಮೈಸೂರು- ವಾಸ್ಕೋಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಡಗಾಂವದಿಂದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಿಂದ ಜೈಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಅನುಕೂಲತೆಯೂ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಈ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಹಗಲು ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಇಲ್ಲ. ೭-೮ ಬೋಗಿಗಳ ಕಡಿಮೆ ಶಕ್ತಿಯ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳೊಂದಿಗೆ ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ ರೈಲಿನ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆಯಬೇಕೆಂದರೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ರೈಲು ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ಹೊನ್ನಾವರದಲ್ಲಿ ಕೊಂಕಣ ರೈಲನ್ನು ಸೇರುವಂತಾಗಬೇಕು. ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಮುಂಬಯಿ ಪ್ರಯಾಣ ನೇರವಾಗಿ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ದೂರದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಹಣ ಕೊರತೆಯೆಂದು ಹೇಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಭಾಗದ ರೈಲು ಓಡಾಟ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ದೊರಕುವ ಲಾಭದಿಂದಲೇ ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ವಿಭಾಗದವರು ಈ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಆಯಾ ವಿಭಾಗದ ರೈಲು ಖಾತೆಯವರು ತಮ್ಮ ಭಾಗದ ಲಾಭ ಗಳಿಕೆಯನ್ನು ಅದೇ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ವಿನಿಯೋಗವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದು-ಮಾಡಬೇಕು. ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ಭಾಗದ ರೈಲು ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಗಳಿಸುವತ್ತ ರೈಲು ಆಡಳಿತವೂ ಜನತೆಯೂ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬೇಕು. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಇದ್ದ ಅನುಕೂಲಗಳು ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೂ ರೈಲುಸಾರಿಗೆ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಸ್ಪರ್ಧಿಸುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ದೂರ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದಲೇ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ರಾತ್ರಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ರೈಲೇ ಅನುಕೂಲವಾದರೂ ತಕ್ಕ ರೈಲು ಓಡಾಟದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಕೆಲ ವಿಶೇಷ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ದಿಲ್ಲಿ, ಹೈದರಾಬಾದ್‌ಗಳಿಂದ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದರೂ ಆ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯೋಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ದೊರಕುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಜೈಪುರಕ್ಕೆ

ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾದಾಗ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ನಮ್ಮ ಜನರು ತಮ್ಮ ವಿಶೇಷ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಈಗ ಅಜಮೀರ್ ಮತ್ತು ಜೋಧಪುರ ಗಾಡಿಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಿಸುವಂತೆ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಂದಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದರಗಳೂ ಹೆಚ್ಚಿವೆ. ಮೊದಲಿದ್ದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ದರಗಳು ಇದ್ದವು. ಈಗ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರಗಳು; ಹಿಂದೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನೆ ನಂತರ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ತಿರುಪತಿ ಗಾಡಿಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರಗಳು ಇದ್ದವು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ದರಗಳು ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಿದರು. ಅನಂತರ ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿದವು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ತುಂಬ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಗಾಡಿಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದರಗಳ ಬದಲಾಗಿ ಸಾಮಾನ್ಯ ದರಗಳು ಅನ್ವಯವಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮೊದಲಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಂತಾಗುತ್ತದೆ. ರೈಲುಪ್ರಯಾಣ ದುಬಾರಿಯಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯತ್ತ ಒಲಿಯುತ್ತಾರೆ. ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ಆಕರ್ಷಕ ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆ ವೆಚ್ಚದ್ದಾದರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲಿನ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲುವೇಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು. ಈ ದೂರವನ್ನು ಸುಮಾರು ೫ ಗಂಟೆಗಳೊಳಗೆ ಪೂರೈಸುವಂತಾಗಬೇಕು. ಸದ್ಯದ ಕಡಿಮೆ ಬೋಗಿಗಳ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳ ಈ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಏಳುಗಂಟೆಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ಗಳು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೊರಟು ರಾತ್ರಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹಿಂತಿರುಗುತ್ತಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿಯೂ-ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ೧೧ ಗಂಟೆಗೆ ಸೇರುವ ಗಾಡಿ ರಾತ್ರಿ ಹತ್ತು ಗಂಟೆಗೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ತಲುಪುವ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ಗಳು ಬೇಕು. ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲು ವಿಭಾಗಗಳು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಅಲ್ಪದೂರದ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಗತಿ ಕಾಣಬೇಕಾದರೆ ಜನತೆಯ ಸಹಕಾರವೂ ಅವಶ್ಯ. ಇತರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೂ ಸಹಕರಿಸಬೇಕು. ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಊರುಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನೂ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ರೈಲು ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳ ಒಂದೇ ಟಿಕೆಟ್ (Combined Ticket- ಜಂಟಿ ಟಿಕೆಟ್)ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮೂಲಕ ಸಾಗರ, ಶಿರಸಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಬನವಾಸಿಗಳಿಗೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾದರೆ ಜಂಟಿ ಟಿಕೆಟ್ - ಜೊತೆ ಪ್ರಯಾಣ ಚೀಟಿಯೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಶಿವಮೊಗ್ಗ ರೈಲು ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ಇಂಥ ಹೊಸ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಬೇಕು.

ಜುಲೈ - ೨೦೦೦

೩೯. ಕಲ್ಯಾಣ ಕರ್ನಾಟಕದ ರೈಲು

ಕಳೆದ ತಿಂಗಳು (ಜುಲೈ ೨೦೦೦) ಬೀದರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಬೀದರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ರೈಲು ದಾರಿಗಾಗಿ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆಯನ್ನು ರೈಲುಶಾಖೆಯ ರಾಜ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಾಡಿದರು. ಆಗ ಅವರು ಹೇಳಿದ ಮಾತುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಚಾರವೇ ಮುಖ್ಯ ಅಂಶವಾಗಿದೆ. ಬೀದರ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ದಕ್ಷಿಣ-ಮಧ್ಯವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದಾದ್ದರಿಂದ ಆ ವಲಯದವರು ತಮ್ಮ ಸಾಧನೆಗಳನ್ನು ಅದರಲ್ಲೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಗತಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿ ತೋರಿಸಿದರು. ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ಕಚೇರಿಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಆಶಾವಾದವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಿದರು. ಬೀದರದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಸೇರ್ಪಡೆಯಾಗುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೂ ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ಬಗ್ಗೆ ಬೀದರಿನ ಸಮಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಮಾತೆತ್ತುವದು ರಾಜಕೀಯಪ್ರಚಾರವೇ ಎನಿಸುವುದಿಲ್ಲವೇ? ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನೇ ಇನ್ನೂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೆ ಪ್ರಿಯವೆನಿಸುವಂತೆ ಹೇಳುವದು ರಾಜಕಾರಣಿಗಳ ಪ್ರಚಾರ ವೈಖರಿಯೆಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು.

ನೈಋತ್ಯ ವಲಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಬೀದರಿನ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೂ ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿಗಳಿಗೆ ಸಂಲಗ್ನತೆ ಪಡೆಯುವಂತೆ ಹೊಸ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾಗಬೇಕು. ಕಲಬುರ್ಗಿ ಸದ್ಯ ಮಧ್ಯವಲಯದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ. ಆ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವೆಂದರೆ-ಹುಟಗಿ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ವಾಡಿ ಭಾಗವನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಭಾಗದ ಬಗ್ಗೆ ಮಧ್ಯ ರೈಲುವಲಯ ಮತ್ತು ದ.ಮ. ರೈಲಿನವರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಲ ಹಸ್ತಾಂತರಗಳಾಗಿವೆ- ವಲಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗಳು ಬದಲಾಗಿವೆ. ಈ ಗೊಂದಲಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗಗಳೇ ತೊಂದರೆ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಭಾಗವನ್ನು ನೈಋತ್ಯ ವಲಯಕ್ಕೆ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ದೊರೆಯದಿದ್ದರೆ ಹೊಸಮಾರ್ಗವೇ-ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಇಂಥ ಸಂಲಗ್ನತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗುವಾಗ ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಚಿಸಿದ್ದಾರೆನ್ನಬೇಕೇ? ಆದರೆ ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಯೋಜನೆ ಕಲಬುರ್ಗಿವರೆಗೆ ಮಾತ್ರವಾಗಿದೆಯಲ್ಲ? ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಶಂಕುಸ್ಥಾಪನೆಗಾಗಿ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಲ್ಲಿಯೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿತ್ತು. ಕಾರಣಾಂತರಗಳಿಂದ

(ಚುನಾವಣೆ) ಈ ಸಮಾರಂಭ ನೆರವೇರಲೇ ಇಲ್ಲ. ಆಗ ಮುಂದೂಡಿದ ಸಮಾರಂಭ ಈಗ ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ಆದದ್ದೇಕೆ? ಇದಕ್ಕೂ ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಗಳೇ ಇರಬಹುದು. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ದ.ಮ. ರೈಲಿನವರು ತಮ್ಮ ಜಾಹಿರಾತಿನಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಮಾಲಗತ್ತಿ-ಕಮಲಾಪುರ-ಮರಗುತ್ತಿ, ಹುಮನಾಬಾದ, ಹಳ್ಳಿಖೇಡ, ಬೀದರ ಎಂಬ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಿದ್ದರು.

೫ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರ ರೈಲು ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದ್ದ ದ.ಮ. ರೈಲಿನವರು ಆ ಮಾರ್ಗ ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ಎರಡು ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ನಗರಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ರೈಲು ದಾರಿಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಈ ನಗರಗಳ ಮಧ್ಯದ ಅಂತರ ೧೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ಇಷ್ಟು ಅಲ್ಪದೂರದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ.ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಗಾತ್ರ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವದಿಲ್ಲ. ರೈಲಿನವರು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯೇ ಲಾಭ ದೊರಕಿಸುವ ಅಂಶವೆಂದು ಪರಿಗಣಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅಂಥ ಗಾತ್ರದ ಸರಕು ಸಾಗಾಟವೂ ಈ ಸೂಚಿತ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ದೊರಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ರೈಲು ರಚನೆಯಾದ ಮೇಲೆಯೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯೇ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲದ್ದೆನಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ದೂರದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುವಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಗಾತ್ರವೂ ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವದು ಕಷ್ಟವೇ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು-ದಿಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಬೀದರ ಮೂಲಕ ಓಡಿಸಬೇಕೆಂದರೂ ಈ ದಾರಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದೂರದ ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ. ದಿಲ್ಲಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳು ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸಮೀಪದ ದಾರಿಯೆಂದು ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಓಡುತ್ತವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಜೈಪುರ ಗಾಡಿಗಳೂ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೇ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ದಾರಿಯ ದೂರ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವಂತೆ ಗುಂತಕಲ್ಲು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗ ಗುತ್ತಿ(ಗೂಟಿ) ಪೆಂಡೆಕಲ್ಲು (ದ್ರೋಣಾಚಲಂ ಹತ್ತಿರ) ಮಾರ್ಗ ಬೈಪಾಸ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಎಂದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ- ಬೀದರಗಳ ಮಾರ್ಗ ಕೊಡಬಹುದಾದ ಸಾಮೀಪ್ಯವನ್ನೂ ಮೀರುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೀದರಕ್ಕಿಂತ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬಲ್ಲದು. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿಯ ನೇರ ದಾರಿ ಸುಮಾರು ೪೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಉಳಿಸಬಹುದು. ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಬೀದರ ಮಾರ್ಗ ಹೆಸರಿಗೆ ಮಾತ್ರದ ಸೌಕರ್ಯವೆನಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕಲ್ಲವೆಂದೂ ಎನಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಏಕರೂಪದ ರೈಲುಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿವರ್ತಿತ ಮಾರ್ಗಗಳು ಕೆಲವು ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲದೆ ಉಳಿದಿವೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ-ಕೊಟ್ಟೂರು ಮಾರ್ಗ ಇಂಥ ಪರಿವರ್ತಿತವಾದದ್ದು. ಬಂಗಾರಪೇಟೆ-ಕೋಲಾರ, ಯಲಹಂಕ-ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗಗಳ

ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲವಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ರೈಲು ಒದಗಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಒಂದೇ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ-ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಬೇಡಿಕೆ ಎಂದು ರೈಲು ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ಸಾಲದು. ಇಲ್ಲಿ ಬರಲಿರುವ ರೈಲು ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಂತಾಗಬೇಕು.

ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಪಟ್ಟಣವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಹುಮನಾಬಾದದ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ರಾಜೇಶ್ವರ (ರಾಜೆಸೂರು) ಮೂಲಕ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಭಾಲ್ಕಿವರೆಗೆ ಹೊಸ ರೈಲು ಬಂದರೆ ಅದು ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎರಡನೇ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಅದೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳ. ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದ ಪಟ್ಟಣ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೆ ಈ ನಗರದಿಂದ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಧಾರ್ಮಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ಸ್ಥಳವಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಜನರು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮೂಲಕ ಬೀದರ ನಿಲ್ದಾಣ ಸುಮಾರು ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು ಆಗುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ವಾಡಿ-ಬೀದರದ ದೂರಕ್ಕಿಂತ ಸುಮಾರು ೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಸಮೀಪದ್ದೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಮುಂದಾಳುಗಳು ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ರಾಜಕೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾತ್ರ ನೋಡದೆ ಜನಜೀವನದ ಇತರ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಗಮನಿಸಿ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ದಕ್ಷಿಣದಲ್ಲಿ ನಾಗಪಟ್ಟಣಮ್‌ದಿಂದ ವೇಲಕಣ್ಣಿಗೆ ಒಂದು ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗರಚನೆಗೆ ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಶಿಲಾನ್ಯಾಸ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ತ್ರಿಸೂರ್‌ದಿಂದ ಗುರುವಾಯೂರು ಮಾರ್ಗವೂ ಯಾತ್ರಾರ್ಥಿಗಳ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೆ ರಚನೆಗೊಂಡಿದೆ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪೆನುಗೊಂಡ-ಧರ್ಮಾವರಂ ಹತ್ತಿರ ಪುಟ್ಟಪರ್ತಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ರೈಲು ರಚನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷವೇ ರಚನೆ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯಲು ಅರ್ಹತೆ ಪಡೆದಿದೆ. ಪುಟ್ಟಪರ್ತಿ (ಪ್ರಶಾಂತಿನಿಲಯ) ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಯಾವ ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರಭಾವವಿಲ್ಲದೆ ಬರುತ್ತಿದೆಯಲ್ಲ. ಈ ಹೊಸ ನಿಲ್ದಾಣ, ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ದಕ್ಷಿಣವಲಯದ (ಈಗ ನೈಋತ್ಯವಲಯದ) ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ರೈಲಿನವರು ತಮ್ಮ ಸಾಧನೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುಂತಕಲ್ಲು-ವಾಡಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದಾರಿ ದ್ವಿತ್ವಗೊಂಡಿದ್ದನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಮುಂಬಯಿ-ಚೆನ್ನೈ ರೈಲು ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಇದೊಂದು ಅವಶ್ಯವೆನಿಸಿದ್ದ ಸೌಕರ್ಯ. ಸುವರ್ಣ ಚತುಷ್ಕೋನದ ಭಾಗವಾಗಿದೆ. ಈ ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯದ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ-ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ದೂರದ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳ ಸೇವೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ

ಹಗಲಿನಲ್ಲಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ನುಗ್ಗಿ ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸಂದರ್ಭ ತಪ್ಪಿಲ್ಲವಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಹಗಲು ಡೀಸೆಲ್ ಗಾಡಿಗಳು (DMU) ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಓಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಹುಟಗಿ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ರಾಯಚೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ದೊರಕಿದರೆ, ದೂರದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸುಖಕರ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಹಾನಗರಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣ ಸುಖಕರವಾಗಬೇಕಾದರೆ, ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ದೂರದ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಗಾಡಿಗಳು ಪೂರಕವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಯ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಸ್ವಾಗತವೇ. ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಇತರ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಮರೆಯಬಾರದು. ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ -ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ರಾಯಚೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿರಬೇಕು. ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬಹುದು. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯವೆಂದರೆ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಅನೇಕ. ಇಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯೂ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ೨೧-೨೪ ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೧೧-೧೫ ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿ ಓಡಬಹುದು.

ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಸುಮಾರು ೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗಗಳ ಪರಿವರ್ತನ ಕಾರ್ಯವಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ಕಾರ್ಯ ತ್ವರಿತಗೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಳ್ಳುವದಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಜನರಿಗೆ ಪ್ರಯೋಜನ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿರಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು-ಸಕಲೇಶಪುರ ಮಾರ್ಗದ ಕಾರ್ಯ ಇನ್ನೂ ಸಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಇದ್ದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ತಿ ಕಿತ್ತುಹಾಕಿದ್ದು ಅಕ್ಷಮ್ಯ ಕ್ರಮ ಎನ್ನಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಕ್ರಮ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆಯೇ? ಏಕರೂಪದ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿಯೂ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ದೊರೆತ ಅಪೂರ್ವ ಕೊಡುಗೆ ಎನ್ನಬೇಕೇ? ರೈಲುಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಚದುರಂಗದಾಟ ಇರಬಾರದು. ಯಾವುದೇ ಪಕ್ಷದ ಅಥವಾ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕಿಂತ ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳು ಮಹತ್ವ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ-ಭಾಲ್ಕಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗರಚನೆ (ಸುಮಾರು ೧೨೦ ಕಿ.ಮೀ.) ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಗ ಪ್ರಥಮ ಪ್ರಾಶಸ್ತ್ಯದ್ದು. ಅದು ಸ್ಥಿತಿಯಶಕ್ಕೆ

ಬಿಜಾಪುರವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯುವದು ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಈ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಬೀದರಿನ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಜೋಡಣೆ ಹುಮನಾಬಾದ-ರಾಜೇಶ್ವರ ಮೂಲಕ ಬರಬಹುದು-ಎರಡನೇ ಹಂತದಲ್ಲಿ. ಸಾರಿಗೆ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಕಂಡರೆ.

ಬೀದರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಾರ್ಗರಚನಾ ವೆಚ್ಚ ೨೬೦ ಕೋಟಿ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸದ್ಯ ಆ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿದ್ದು ೨ ಕೋಟಿ. ಈ ಕೆಲಸ ೫ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಬಹುದು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷ ೫೦ ಕೋಟಿ ಹಣ ಒದಗಿಸುವದು ಸಾಧ್ಯವೇ? ರೈಲು ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಹೇಳಬೇಕು.ರಾಜ್ಯದ ವಿಕಾಸ ನಿಗಮವೂ ಇದಕ್ಕೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕಂತೆ. ರಾಜ್ಯ ವಿಕಾಸ ನಿಗಮ ರಾಜ್ಯದ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಮುಕ್ತ ಮನಸ್ಸಿನಿಂದ ಗುರುತಿಸಬೇಕು. ರಾಜಕೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲ್ಲ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಗುತ್ತಿ-ಪೆಂಡೆಕಲ್ಲು ಬೈಪಾಸ್ ಮಾರ್ಗ. ಧರ್ಮಾವರಂ-ಪೆನಗೊಂಡ ಮಧ್ಯದ-ಪುಟ್ಟಪರ್ತಿ ಮುಖಾಂತರದ ಹೊಸ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೆ ಇಂಥ ರಾಜ್ಯ ವಿಕಾಸ ನಿಗಮ ಹಣಕಾಸು ಒದಗಿಸಿತೇ?

ಆಗಸ್ಟ್ - ೨೦೦೦

೪೦. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕ

ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲುವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಎಂದೇ ಹೇಳಬಹುದು. ಹರಿಹರದಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದ ಸುಮಾರು ೧೨೯ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿದ್ದೂ ಅಲ್ಪವೆಂದೇ ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಈ ಭಾಗದ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಾಟ ಬಹಳ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿದೆ. ಆದರೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹರಿಹರ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಈ ಗಾಡಿಯ ಉಪಯೋಗ ಸೀಮಿತವಾದದ್ದಾಗಿದೆ. ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಅಪವೇಳೆಯಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಎನ್ನಬಹುದು. ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಲೋಕಲ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಮಗಾತ್ರದ ಪಟ್ಟಣಗಳೇ ಜಾಸ್ತಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಮಧ್ಯಮ ಪ್ರಮಾಣದ್ದು. ಹಾವೇರಿ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ನಂತರ ಆ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹಗಲು ಬಂದು ಹೋಗುವ ಸ್ಥಳೀಯ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಸಲು ತುಂಬಾ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಇದನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಗುರುತಿಸುತ್ತಿರುವದು ಸಂತೋಷದ ಸಂಗತಿ. ಅಕ್ಟೋಬರ್ ೨೦೦೧ ರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹರಿಹರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಒಂದು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಏರ್ಪಾಟಾಗಿದೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಇಡೀ ದಿನ ತಂಗಿರುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ರೇಕನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವದು ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ಕ್ರಮವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಹಗಲು ೯ ಗಂಟೆಯಿಂದ ಸಾಯಂಕಾಲ ೬ ಗಂಟೆಯವರೆಗಿನ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಹರಿಹರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬರುವ ಒಟ್ಟು ೨೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಓಡಾಟದ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಈ ರೇಕಿಗೆ ರೈಲಿನವರು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದಂತೆಯೇ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಆಗ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಬೆಳಗಾವಿವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಯೋಚನೆಯೂ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಅಷ್ಟೊಂದು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಪಡೆಯಲಿಲ್ಲ. ಕ್ರಮೇಣ ಆ ಗಾಡಿ ಇಂಟರ್‌ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಆಗಿ ಮಾರ್ಪಾಟು ಪಡೆಯಿತು. ಈ ಹೊಸ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಪಡೆದಿದೆ. ಈಗ ಗಾಡಿ ಧಾರವಾಡವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದರೆ ಇನ್ನೂ ಉತ್ತಮ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ

ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟೆಗಳ ಕೊರತೆ ಇದೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಇಕ್ಕಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಧಾರವಾಡವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವದಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಮೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆಗಳಿವೆ. ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಲೋಕಲ್ ಸಾರಿಗೆಯ ಗಾತ್ರವೂ ಬಹಳ. ಧಾರವಾಡ ದಲ್ಲಿಯ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು - ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲ್ವೆಯ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳ ನೇರ ಜೋಡಣೆಯನ್ನು ಅಪೇಕ್ಷಿಸುತ್ತವೆ. ಈಗಿನ ಇಂಟರ್‌ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೬.೧೫ಕ್ಕೆ ಹೊರಟು ಬೆಂಗಳೂರು ೧೩.೩೦ಕ್ಕೆ ತಲುಪಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ರಾತ್ರಿ ೧೦ ಗಂಟೆಗೆ ಧಾರವಾಡ ತಲುಪಬಹುದು. ಇಂತಹದೇ ಹಗಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೈಸೂರು- ಧಾರವಾಡಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಓಡಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಹಾಸನ, ಬೀರೂರು-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹಾವೇರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಗರಗಳು ಹಗಲು ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚುಗಳು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ದೈನಂದಿನ ಪಾರ್ಸಲ್ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೂ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅತಿ ಉದ್ದಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ೮-೧೦ ಬೋಗಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಓಡುವ ಮಧ್ಯಮಶಕ್ತಿಯ ಇಂಜನ್ನು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹಿತವಾದ ಮಿತವ್ಯಯದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು (ಸುಮಾರು ೧೪೦೦- ೨೦೦೦ ಅಶ್ವಶಕ್ತಿಯ ಇಂಜಿನ್ನು).

ರೈಲಿನವರು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಧಾರವಾಡವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಔಚಿತ್ಯವನ್ನು ಬಹಳ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆಯೇ ಕಂಡುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಳಗಿನ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿ ಧಾರವಾಡದವರೆಗೂ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಸ್ತರಿಸಿದ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಚಾರವೇ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವ ಗಾಡಿಗಳು-ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿರುವದು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗಗಳ ಗಾಡಿಯೆಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುತ್ತದೆ. ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಭಾಗಗಳು-ಬೇರೆಯಾಗಿ ಓಡುತ್ತವೆ. ಅದರಂತೆ ರಾತ್ರಿಯ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಯೂ ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು ಭಾಗವಾಗಿ ಹೊಸಪೇಟೆಗೆ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಯ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಗೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯ ಜೊತೆಗೆ ಬೋಗಿ-ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಕೊರತೆಯೂ ಒಂದು ಕಾರಣವಾಗಿರಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ೧೭-೧೮ ಬೋಗಿಗಳ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳ ಉಪಯೋಗ ಅಷ್ಟೊಂದು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಮ ಶಕ್ತಿಯ ಇಂಜಿನ್ನು ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ಗಾತ್ರದ ಗಾಡಿಗಳೇ ಇಲ್ಲಿ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಮತ್ತು ಲಾಭದಾಯಕವೂ ಆಗುತ್ತವೆ.

ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಗೆ, ಸುರಕ್ಷಿತತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಬೇಕೆನ್ನುತ್ತಾರೆ ರೈಲಿನವರು. ಹೆಚ್ಚು

ಹಣವನ್ನು ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಹೆಚ್ಚಿಸುವದರಿಂದ ಪಡೆಯಬಹುದು. ಇನ್ನೊಂದು ಕ್ರಮವೆಂದರೆ ಇದ್ದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು-ಇದ್ದ ವಾಹನ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕ್ಷಮತೆಯಿಂದ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಬಳಸುವದು. ಇಂತಹ ಒಂದು ಕ್ರಮವನ್ನು ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹರಿಹರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವದರಿಂದ ಸಾಧಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಗಾಡಿ ಧಾರವಾಡ-ದಾವಣಗೆರೆಗಳ ಮಧ್ಯ ಓಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯುಕ್ತವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಎರಡೂ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮುಖ್ಯನಗರಗಳಾಗಿವೆ. ಹಗಲು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೆಚ್ಚು. ಆದರೆ ಈ ಗಾಡಿಗಾಗಿ ಉಪಯೋಗವಾಗುವ ರೇಕು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬಂದ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಹಗಲು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಈ ಕೋಚುಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯ ದ್ವಿತೀಯ ವರ್ಗ ಪಾಸ್ ಹೊಂದಿದವರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿರಬೇಕು. ಅಲ್ಪದೂರದ ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಲೀಪರ್ ವರ್ಗದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ. ಆದರೂ ಹಗಲು ಓಡುವಾಗ ಇವುಗಳು ಬರಿದಾಗಿ ಓಡಬಾರದು ಮತ್ತು ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರಗಳೂ ಅನ್ವಯವಾಗಬಾರದು. ಧಾರವಾಡ- ಬೆಳಗಾವಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚುಗಳು ಇತರರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರ ಆಕರಣೆಯಿಲ್ಲದೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿರಬೇಕು. ಹಗಲು ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿಯ ಸ್ಥಳಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮಾಸಿಕ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದವರಿಗೆ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಬೇಕು.

ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕದಿಂದ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಮೈಸೂರು-ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಂದಲೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೆ ಕೆಲ ಬೋಗಿಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಈ ಬೋಗಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಿಂದೆ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳಿಲ್ಲದಾಗ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿತ್ತು. ಈಗ ಈ ಬೋಗಿಗಳು ನಿತ್ಯವೂ ಬಿಜಾಪುರವರೆಗೆ ಹೋಗಿ ಮತ್ತ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬಂದು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವ ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೇರಿಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಮದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೀದರವರೆಗೆ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಕು. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ನಗರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಜೋಡಣೆಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಎಲ್ಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರವೇ ಆಗಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ.

ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಯ ಬಗ್ಗೆಯೂ ರೈಲಿನವರು ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು. ಯಶವಂತಪುರ (ಬೆಂಗಳೂರು)ದಿಂದ ವಾಸ್ಕೋಕ್ಕೆ ರಾತ್ರಿಯ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತೆ ಮೈಸೂರು-ವಾಸ್ಕೋ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕು. ಬೆಳಗಿನ ಸುಮಾರು ೬ ಗಂಟೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಬಿಟ್ಟು ಸಾಯಂಕಾಲ ವಾಸ್ಕೋ ಸೇರುವ ಈ ಗಾಡಿ ಮರುದಿನ ರಾತ್ರಿ ೧೦ ಗಂಟೆಗೆ ಮೈಸೂರು

ಸೇರಬಹುದು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹೊರಡುವ ಮತ್ತು ಹಿಂತಿರುಗಿ ಸೇರುವ ಸಮಯಗಳು ಮೈಸೂರು-ಮುಂಬಯಿ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊಂದಬಹುದು. ಮೈಸೂರು-ವಾಸ್ಕೋ ಹಗಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಹೋಗುವಂತಾದರೆ, ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ-ಮಧ್ಯದ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹಗಲು ಗಾಡಿಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕೋಚುಗಳು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ೧೦-೧೧ ಕೋಚುಗಳ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾರಿಗೆ ದೊರಕುತ್ತದೆ.

ಹಗಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗ (೪೬೬ ಕಿ.ಮೀ) ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾದದ್ದು. ಬಳ್ಳಾರಿಯಿಂದ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೊರಟ ಗಾಡಿ ಮೈಸೂರು ತಲುಪಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ರಾತ್ರಿ ಒಂಬತ್ತುವರೆಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ಸೇರಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದ ಇಂಟರ್ ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಂತೆ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಓಡಬಹುದು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಹಾಸನಗಳಂತಹ ಜಿಲ್ಲೆಯ ನಗರಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚುವದು. ರೈಲಿನವರು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರವಾಗಿಸಿ ನೋಡಬಾರದು. ಮೈಸೂರು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ದೊರಕಿಸಿದರೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಪಡೆಯುವವು ಮತ್ತು ಲಾಭದಾಯಕವೂ ಎನಿಸುವವು.

ಜನವರಿ - ೨೦೦೨

೪೧. ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಹೊಸ ಗಾಡಿ

ಹೊಸವರ್ಷ (೨೦೦೨)ದ ಮೊದಲ ದಿನವೇ ಬೆಂಗಳೂರು (ಯಶವಂತಪುರ)-ಪಾಟ್ನಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಈ ಹೊಸಗಾಡಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಬೆಂಗಳೂರು-ಪಾಟ್ನಾಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡಲಿದೆ. ಹೊಸ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಈ ಹೊಸಗಾಡಿಗೆ ಸ್ವಾಗತ.

ಈ ಹೊಸಗಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಿತವಾಗಿದೆ, ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಬಹುದು. ಈ ಗಾಡಿ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೫.೩೦ಕ್ಕೆ ಬಿಡುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಯಲಹಂಕದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦ ನಿಮಿಷ ತಂಗಿ ಇಂಜಿನ್ನು ಹಿಂದಿನಿಂದ ಮುಂದಾಗಿಸಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚೆನ್ನೈ ತಲುಪಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಚೆನ್ನೈ-ಪಾಟ್ನಾದ ಹಳೆ ಗಾಡಿಯ ವೇಳೆಗೆ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ೬.೩೦ಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವ ಲಾಲಬಾಗ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಹಿಂದೆಯೇ ಓಡುವ ಪಾಟ್ನಾಗಾಡಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಗಂಟೆಗೆ ಚೆನ್ನೈ ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸಗಾಡಿ ಹೊರಡುವ ಬೆಳಗಿನ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ವಾಹನಗಳೂ ಕಡಿಮೆ. ದೂರ ದೂರದಿಂದ ಯಶವಂತಪುರ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬರುವದು ಅಷ್ಟೊಂದು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಯಶವಂತಪುರ ಹೊಸದಾಗಿ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣದ (Terminus) ಅನುಕೂಲತೆ ಪಡೆದಿದೆಯಾದರೂ ಆ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಜೋಲಾರ ಪೇಟೆಯತ್ತ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರ ಪರಿಸರದಲ್ಲಿಯೇ ಸುತ್ತು ಸುತ್ತಾಗಿ ೪೫-೬೦ ನಿಮಿಷಗಳನ್ನು ಕಳೆಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಳಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತ್ವರಿತ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ನೇರವಾಗಿ ಹೋಗುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಸುಗಮವಾದದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಇಲ್ಲವೆ ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ, ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಬದಲಿಸುವದು ರೈಲು ಸುಗಮ ಓಡಾಟದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಉತ್ತಮ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯದ್ದು. ಯಶವಂತಪುರ ನಿಲ್ದಾಣದ ವಿಶಿಷ್ಟ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು-ಮಿತಿಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ಈ ಹೊಸ ಗಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದಲೇ ಲಾಲಬಾಗ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ನಂತರ ಸುಮಾರು ೭ ಗಂಟೆಗೆ ಬಿಟ್ಟರೆ ಚೆನ್ನೈಯನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ೧೩.೦೦ ಗಂಟೆಗೆ ಲಾಲ್‌ಬಾಗ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ವೇಗದಿಂದ ಅವೇ ನಿಲುಗಡೆಗಳಿಂದ

ತಲುಪಬಹುದು. ಬೆಳಗಿನ ೭ ಗಂಟೆಯೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬರಲು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಗರದ ಸಂಚಾರ ವಾಹನಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ.

ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಮಹಾನಗರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಇಂಥ ಅನುಕೂಲತೆ ಚೆನ್ನೈ ಮೂಲಕವೇ ದೊರಕಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಯುನಿಗೇಜ್ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಚೆನ್ನೈಯನ್ನು ತಾಗದೆ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯುವ ಅನುಕೂಲತೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಹೀಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವು ಚೆನ್ನೈ ಮೂಲಕದಕಿಂತ ಸಮೀಪದ್ದಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯದಲ್ಲಿಯೂ ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಗಾಡಿ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಇಟಾರಸೀ-ಜಬಲ್‌ಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವದು ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯ. ಇದಲ್ಲದೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ದಾರಿಯಲ್ಲೇ ಇಟಾರಸೀ ತಲುಪಿ ಪಾಟ್ನಾ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗಬಹುದು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ರೈಲು ಆಡಳಿತದವರು ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಚೆನ್ನೈ ಮೂಲಕವೇ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಬಾರದು. ಸದ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾದ 'ಸಂಘಮಿತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಪಾಟ್ನಾ-ಇಟಾರಸಿ-ವಿಜಯವಾಡಾ-ಚೆನ್ನೈ ಗಾಡಿಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ವಿಸ್ತರಣೆ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರವನ್ನೂ, ವೆಚ್ಚವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ನಿಜವಾದ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕುವದಿಲ್ಲ. ಈಗಿನ ಪಾಟ್ನಾ-ಚೆನ್ನೈ ಗಾಡಿಗೆ ಲಾಲಬಾಗ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಜೋಡಣೆಯ ಟಿಕೆಟ್ ದೊರಕಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನವರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಂತೆಯೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸಂಘಮಿತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ವಿಶೇಷ ಆಕರ್ಷಣೆಯೇ ಇಲ್ಲದಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಯಶವಂತಪುರ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ವಿದ್ಯುತ್ ಗಾಡಿಗಳ ಅನುಕೂಲತೆಯಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದಿಂದ ಚೆನ್ನೈವರೆಗಿನ ವಿದ್ಯುತ್ ಮಾರ್ಗದ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಈ ಗಾಡಿ ಪಡೆಯಬೇಕಾದರೆ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದಲ್ಲಿ ಇಂಜಿನ್ನು ಬದಲಾಗಬೇಕು. ಪಾಟ್ನಾ-ಚೆನ್ನೈಗಳ ಸದ್ಯದ ಗಾಡಿ ವಿಸ್ತರಣೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ದೊರಕುವ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಿಂತ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನೇರ ಗಾಡಿಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಮಾಡಬೇಕು. ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಸಲ ಓಡುವದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ವಾರಕ್ಕೆ ಒಂದೇ ದಿನ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ನೇರವಾಗಿ-ಇಟಾರಸೀ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಇಟಾರಸೀ- ಪಾಟ್ನಾಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಮಯವ್ಯತ್ಯಾಸವಿಲ್ಲದೆ ಈಗಿನ ಸಮಯಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ ಓಡಿಸುವದೂ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಸಮಯವೂ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ ವಾಗುವಂತೆ-ಸುಮಾರು ೧೧ ಗಂಟೆಗೆ-ಮಾಡಬಹುದು. ಹಿಂತಿರುಗುವ ಗಾಡಿಯೂ ಯಶವಂತಪುರವನ್ನು ಇನ್ನೂ ೫ ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಮೊದಲೇ ಸೇರಬಹುದು. ಇದೇ ತಿಂಗಳು ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿರುವ ಗುತ್ತಿ-ಪೆಂಡೆಕಲ್ಲು ಬೈಪಾಸ್ ದಾರಿಯನ್ನು ಬಳಸಿದರೆ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರ ಇನ್ನೂ ತಗ್ಗುವದು. ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗಾಡಿ

ಸಿಕಂದರಾಬಾದ ಮೂಲಕ- ಇಲ್ಲವೆ ವಿಜಯವಾಡಾ ಮೂಲಕವೂ-ಇಟಾರಸಿ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗಬಹುದು. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ರಾಜಧಾನಿ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದಕ್ಕೂ ಈ ಗಾಡಿಯ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಂತಾಗುವದು. ಚೆನ್ನೈಯಲ್ಲಿ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸಿದಂತಾಗುವದು.

ಬಿಹಾರ-ಕರ್ನಾಟಕದ ನಂಟು ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ಬೌದ್ಧ ಮತ್ತು ಜೈನಧರ್ಮದವರು ಬಿಹಾರದಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ದಿನಗಳಿಂದ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬರಲಿರುವ ಬಾಹುಬಲಿ ಮಹಾಮಸ್ತಕಾಭಿಷೇಕಕ್ಕೆ ಉತ್ತರದಿಂದ ಬರುವ ಯಾತ್ರಿಕರು ಬಹಳ. ಪಾಟ್ನಾದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಭಾರತದ ಕೆಲ ನಗರಗಳಿಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಇದುವರೆಗೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯ ಮಣಿಪಾಲ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ನೇಪಾಳದಲ್ಲಿ ಮೆಡಿಕಲ್ ಕಾಲೇಜನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪಾಟ್ನಾದಿಂದ-ಮಂಗಳೂರು ನೇರಗಾಡಿಗಳು ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಮೂಲಕ ಓಡಬಹುದು. ಹಾಸನ-ಮೈಸೂರುಗಳ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವು ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ದೊರಕಿದರೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಉತ್ತಮ. ಇಂಥ ಗಾಡಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಓಡಿದರೂ, ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು. ಪಾಟ್ನಾ-ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಬೆಂಗಳೂರು ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಸಂಘಮಿತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ದೊರಕುವಂತಾಗಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಚೆನ್ನೈ ಮೂಲಕ ವಾಗುವದು ಸಮೀಪದ ದಾರಿಯೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಹಾವರಾ (ಕಲಕತ್ತ) ನೇರಗಾಡಿಗಳು ಜೋಲಾರಪೇಟೆ ಮೂಲಕ ಹೋದರೂ ಅವು ಚೆನ್ನೈ ತಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩ ಗಂಟೆಗಳಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ಯಶವಂತಪುರ ಹೊಸ ಟರ್ಮಿನಸ್‌ನಿಂದ ವಾಸ್ಕೋ ಗಾಡಿಗಳು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿವೆ. ಹಾವರಾಗಾಡಿಗಳು ಅನುಕೂಲ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊರಡುತ್ತಿವೆ ಮತ್ತು ಅನುಕೂಲ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಗಾಡಿಗಳ ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ಕೆಂಗೇರಿ-ಜ್ಞಾನಭಾರತಿ- ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಗಳ ಮೂಲಕದ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಮಾದರಿಯ ಗಾಡಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಯಶವಂತಪುರ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಂಧು ಸೇರಬೇಕು. ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳು ಯಲಹಂಕ ಮೂಲಕ ಚೆನ್ನೈ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕಾಲಹರಣದ್ದಾಗಿದೆ. ಈಗಿನ ರೈಲುಕಂಬಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಂಥ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ. ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಮಹಾನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕವು ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ತೋರಿಕೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಬರಬಾರದು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಜಾಲದ ತೊಡಕುಗಳನ್ನು-ಮಿತಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ವಾಹನ ಸಂಚಾರದ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಮಹತ್ವದ ರೈಲು ಓಡಾಟಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಭಾರತದವರು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಚೆನ್ನೈ ಮೂಲಕ ಯೋಜಿಸಬಾರದು. ಅದರಂತೆಯೇ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮಂಗಳೂರು-

ಹಾಸನ, ಮೈಸೂರು ಬಿಜಾಪುರ, ಹೊಸಪೇಟೆ ಮೊದಲಾದ ನಗರಗಳ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮೂಲಕವೆಂದು ಯೋಜಿಸಬಾರದು. ಈ ವಿಭಾಗದ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಯೋಜಕರಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಸಲಹೆಯಿತ್ತು ಸಹಕರಿಸಬೇಕು.

ಸಂಘಮಿತ್ರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಗಾಡಿಗೆ ಹಸಿರು ದೀಪ ತೋರಿಸಲು ಹಿಂದಿನ ದಿನವೇ ನಿವೃತ್ತರಾದ ಸ್ಟೇಶನ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಂದಿದ್ದರಂತೆ! ಪ್ರಚಾರ ಪ್ರಿಯರಾದ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳಾಗಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲಿ ಆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊಸವರ್ಷದ ಬೆಳಗಿನ (೫.೩೦) ಚಳಿಯಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಬರಲಿಲ್ಲವೇನೋ! ನಿವೃತ್ತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಗೌರವ ದೊರಕಿದಂತಾಯಿತು. ಆದರೆ ಈ ಗಾಡಿಯಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿದೆಯೇ? ಈ ಗಾಡಿ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸೀತೇ?

ಜನವರಿ - ೨೦೦೨

೪೨. ಮೈಸೂರು ರೈಲು ವಿಭಾಗ

ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲುವಲಯದ ಮೈಸೂರು ರೈಲು ವಿಭಾಗ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ವಿಭಾಗ ವೆನಿಸಿದೆಯಂತೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷದ ಗಳಿಕೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಿದೆಯಂತೆ. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ನಂತರ ಗಳಿಕೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆಯಂತೆ. ಈಗಲೂ ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಸಕಲೇಶಪುರ-ಕಂಕನಾಡಿ ಭಾಗದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡು ಆರೇಳು ವರ್ಷಗಳೇ ಕಳೆದಿವೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ, ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗಗಳೂ ಇನ್ನೂ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಉಳಿದಿವೆ. ಈ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಯೂ ಕೇವಲ ಭರವಸೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿದಿದೆ. ಹಣದ ಕೊರತೆ ಎಂಬ ನೆಪದಿಂದ ಎಲ್ಲ ಕಾರ್ಯಗಳೂ ಕುಂಟುತ್ತಿವೆ.

ಮೈಸೂರು-ರೈಲು ವಿಭಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನ ಏಳು ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಿಭಾಗವೊಂದೇ ನೂರಕ್ಕೆ ನೂರು ಕರ್ನಾಟಕದ್ದಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ರೈಲು ಇಲಾಖೆ ಲಾಭ ಗಳಿಸಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಗಳಿಸಿದ ಲಾಭಾಂಶವೇ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಈ ವಿಭಾಗದವರು ಇಲ್ಲಿಯ ಗಳಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಿರಂತರ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿರಬೇಕು. ಈ ವಿಭಾಗದ ರೈಲು ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲು ವಿಭಾಗದ ಪೂರಕ ರೈಲು ಎನಿಸಬಾರದು. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸ್ವತಂತ್ರ ಮಹತ್ವವಿದೆ. ಆಕರ್ಷಣೆ ಇದೆ. ರೈಲುಗಳಿಗೆ ಅನೇಕ ಅವಕಾಶಗಳೂ ಇವೆ. ಮೈಸೂರಿನ ರೈಲು ಓಡಾಟಗಳೆಲ್ಲ ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರವೇ ಎನಿಸಬಾರದು. ಮೈಸೂರು-ದಿಲ್ಲಿ (ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ್) ಸ್ವರ್ಣಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಓಡದೆ ನೇರವಾಗಿ ಓಡಬೇಕು. ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಮುಖಾಂತರ ಮಾರ್ಗ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಸಮೀಪದ್ದು. ಈ ಗಾಡಿ ನೇರಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೆ ಎರಡು ಅಥವಾ ಮೂರು ದಿನ ಓಡಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಇತರ ಗಾಡಿಗಳಿವೆ. ಮೈಸೂರಿಗೆ ಇದೊಂದೇ ನೇರಗಾಡಿಯಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕದ್ದಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ದೊರೆತರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯ ಪ್ರವಾಸಿಗರ ದಟ್ಟಣೆ ಎಷ್ಟೋ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ "ಗಾಲಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅರಮನೆ" ಎಂಬ ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆಯ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಿದೆ. ಆ ಯೋಜನೆ ಬೆಂಗಳೂರು

ಕೇಂದ್ರಿತವಾಗದೆ ಮೈಸೂರು ಕೇಂದ್ರಿತವಾಗಬೇಕು. ರೈಲುಗಳ ಅರಮನೆ ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಅನೇಕ ಅರಮನೆಗಳನ್ನು ಸಂದರ್ಶಿಸಲು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯಿತು. ಅಂಥ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಪೂರ್ಣ ಅರಮನೆಗಳು ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆಯೇ ಬೇರೆ ತರಹದ್ದು. ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಭಾಗದಂತೆ ಮಹಾರಾಜರುಗಳ ಪ್ರದೇಶವೂ ಇಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿಯ ವೈಭೋಗವ ಮಹಾರಾಜರುಗಳ ಪರಂಪರೆಯೂ ಇಲ್ಲ.

ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕ ಜಾಜೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಜಿಗೆ ಬದಲಾದದ್ದಲ್ಲದೆ-ಅದು ಬೆಳೆದು ರಾಯದುರ್ಗ ಮೂಲಕ ಬಳ್ಳಾರಿಯನ್ನು ಮುಟ್ಟಿತು. ಈ ಮಾರ್ಗ ಅಷ್ಟೊಂದು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲವಂತೆ. ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದಷ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ಬೆಳೆದಿಲ್ಲವಂತೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೆಂದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿದ್ದುದೇ ಆಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ರೈಲಿನಿಂದ ೩೧೪ ಕಿ.ಮೀ.ನದ್ದಾದರೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ವೇಗದ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆಗಳೊಳಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಧ್ಯ. ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣ ೬ ಗಂಟೆಗಳದ್ದೆನ್ನಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಅನುಕೂಲದ್ದಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ- ರಾಯದುರ್ಗ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬರಬಹುದು. ಈ ರೀತಿ ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು- ರಾಯದುರ್ಗದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಮಹತ್ವ ಬರಬೇಕು. ಆ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯೋಜನ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ಸಿಕಂದರಾಬಾದದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಬರುತ್ತಿರುವ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಮೈಸೂರುವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ವಿಚಾರವಿದೆಯಂತೆ. ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್- ಬಳ್ಳಾರಿ ಮೂಲಕ-ಮೈಸೂರುವರೆಗೆ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳೂ ಓಡಬಹುದು. ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಕರ್ನೂಲು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ತುಂಗಭದ್ರಾ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಗಲುಗಾಡಿ-ಮೈಸೂರುವರೆಗೂ ಓಡಿ ಆ ಹೆಸರು ಪಡೆದದ್ದಕ್ಕೆ ಅರ್ಥಬಂದೀತು.

ಕಳೆದ ರೈಲುಮುಂಗಡ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಿದೆ. ಒಂದು ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿ ಮೈಸೂರು-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ರಾಯದುರ್ಗ- ಬಳ್ಳಾರಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ನಾಲ್ಕು ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಜೋಡಿಸುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ನಗರಗಳು ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ನಗರಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜನಶತಾಬ್ದಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಗಾತ್ರದ ಸಂಚಾರ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ೧೬-೨೪ ಬೋಗಿಗಳ ದೊಡ್ಡ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ದೊರಕುವದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತವಾದ ಮೇಲೆ -ಮಂಗಳೂರು-

ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮೆ-ಎರಡು ಸಲ ಓಡಿಸಬಹುದು.

ಅದರಂತೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹಾವೇರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ- ಬೆಳಗಾವಿ ಅಥವಾ ವಾಸ್ಕೋ ಗಾಡಿಗಳೂ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಬಲ್ಲವು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುವ ಶರಾವತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ದಿನ ಓಡುತ್ತವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಪುಣೆಗೆ ಅಷ್ಟು ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು-ಪುಣೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು (ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಮಾದರಿಯ) ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಿನ ಓಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ ಮಧ್ಯೆ ವಾರದಲ್ಲಿ ಆರು ದಿನ-ಚಾಲುಕ್ಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಓಡುತ್ತಿದೆ-ಅದನ್ನು ೪ದಿನಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಇರಿಸಿ ಉಳಿದ ೨ ದಿನ ಮೈಸೂರಿಗೆ (ಶರಾವತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್) ಎಂದು ಓಡಿಸಿದರೆ ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಪುಣೆ-ದಾದರ ಭಾಗದವರಿಗೆ ಪ್ರತಿದಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ತುಂಬ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಹರಿಹರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿ-ಧಾರವಾಡ-ದಾವಣಗೆರೆವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಜಿಲ್ಲಾ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೆ ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಮೈಸೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಇಡೀ ವರ್ಷ ಓಡಬಹುದು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಮೈಸೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗದ ೨೭೪ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ದಿನಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಮಾಡಿದರೆ ಲಾಭದಾಯಕವಲ್ಲ. ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೇಕು ಸುಮಾರು ೫-೬ ನೂರು ಕಿ.ಮೀ. ಸೇವೆಯನ್ನು ನಿತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಾಂಗಣದಲ್ಲಿ (yard) ಕಳೆಯುವ ಸಮಯವೇ ಹೆಚ್ಚು ಎನಿಸಬಾರದು. ಒಂದು ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೋಗಿ ಸಾಯಂಕಾಲ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬಂದರೆ ಲಾಭಕರ. ಈ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಕಡಿಮೆ ದೂರ ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅವುಗಳಿಗೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ದರಗಳೇ ಅನ್ವಯವಾಗಬೇಕು. ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಮಾದರಿಯ ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳು ಮೈಸೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಮಡಗಾಂವವರೆಗೆ ಓಡಬಹುದು. ಬೇಸಿಗೆಯ ರಜಾ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಚಳಿಗಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಆಕರ್ಷಣೆ ಹೆಚ್ಚು. ಮಡಗಾಂವದಿಂದ-ಕುರ್ಲಾವರೆಗೆ ಹೋಗುವ ಜನಶತಾಬ್ದಿಗಳಿಗೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುವಂತೆಯೂ ಓಡಬಹುದು. ಈ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ. ಜನರು ವಿಹಾರಕ್ಕಾಗಿ ಬಂದಾಗ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ-ಅಲ್ಪದೂರದ ಪ್ರಯಾಣದಿಂದ-ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತಾರೆ. ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೂ ಪ್ರವಾಸಿಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಬಹುದು. ಸದ್ಯ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ- ಉದಕಮಂಡಲವರೆಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ಇರುವಂತೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ರೈಲನ್ನು ಆಕರ್ಷಕ ಮತ್ತು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಸಬಹುದು. ಜೋಗದ ಜಲಪಾತ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸಿಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಅನೇಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರವಾಸಿ

ಇಲಾಖೆಯವರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರೂ ಸೇರಿದರೆ ರೈಲು ಇಲಾಖೆಗೆ ಲಾಭವಾದರೆ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಸಹಾಯಕವಾದೀತು. ಸದ್ಯದ ಮೀ.ಗೇಜು ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ವಾಲ್ವೋ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದ ಆಕರ್ಷಣೆ ಬೆಳೆದಂತೆ ರೈಲ್ದಾರಿಯ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮತ್ತು ವಿಸ್ತರಣೆ ಹೊನ್ನಾವರವರೆಗೂ ಕ್ರಮೇಣ ಬೆಳೆದೀತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗವೇ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ರೈಲು ಸಂಸ್ಥೆಯೆನಿಸಿತ್ತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗವೇ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆಗಿನ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲೆಲ್ಲ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳೇ ಇದ್ದವು ಮತ್ತು ಆ ಮಾರ್ಗಗಳೆಲ್ಲ ಮೈಸೂರು ಮುಖವಾಗಿದ್ದವು. ಈ ಭಾಗದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕವಾಗಿದೆ. ಒಂದೇ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ-ಅನೇಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ವೃತ್ತಿ ವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ. ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗಗಳು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಆಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪಡೆದಿವೆ-ಇಲ್ಲಿಯ ಕಾರ್ಯರಂಗ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ರೈಲು ಪ್ರಯೋಜನಗಳೂ-ಗಳಿಕೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆದರೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಗಳಿಕೆ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ಪೂರ್ವ ಕರಾವಳಿಯ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣ ದಿಂದ-ಮಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಸೇರಿ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದು. ಈಗಲೂ ಮಂಗಳೂರು-ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ನೇರ ಗಾಡಿಯ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ. ಅದು ಬಹಳ ಸುತ್ತು-ಸುತ್ತಾದದ್ದು. ಶೊರನೂರು-ಚೆನ್ನೈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳು ಇವೆ. ಮಂಗಳೂರು ಬಳಿಯ ಕಂಕನಾಡಿ ಈಗ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಿಂದ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕಂಕನಾಡಿಗೆ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ನಿಲುಗಡೆ ಇದೆ. (ಇದೀಗ ಕೇರಳ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಕಂಕನಾಡಿಯಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆ ಇದೆ) ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ತಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಎಷ್ಟೋ ಗಾಡಿಗಳು ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಸೇರದೆ ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಪೂರ್ವಕರಾವಳಿಯ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವೂ ಇಂಥದೇ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದಿದೆ. ಆದರೆ ಆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವ ಎಲ್ಲ ಗಾಡಿಗಳೂ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬಂದೇ ಇಂಜಿನ್ನು ಮುಖ ಬದಲಿಸಿ-ಮುಂದೆ ಸಾಗುತ್ತವೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗಬೇಕು. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ ಲೋಕಲ್ ಷಟಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು.

ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಸಾಗರ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಗಣಕೀಕೃತ ಟಿಕೆಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬರಲಿ. ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ ಮುಂಬಯಿ-ಉಡುಪಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ರೈಲು ಟಿಕೆಟ್ ಸಿಕ್ಕುವಂತಾಗಲಿ. ಈ ಗಣಕೀಕೃತ ಕೇಂದ್ರ ಇಡೀ ಭಾರತದ ರೈಲು ಜಾಲದ

ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಲ್ಲವು. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಶಿರಸಿ, ಸಿದ್ದಾಪುರ-ಹೊನ್ನಾವರ-ಅಂಕೋಲಾ-ಕುಮಟಾಗಳಿಗೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ರೈಲು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ವ್ಯಾವಹಾರಿಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ರಾಜಕೀಯವಾಗಿ ಅಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿಯ ಅಭಿಮಾನಿಗಳಿಗೆ ಸಾಗರ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ "ಲೋಹಿಯಾ ನಗರ" ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡುವ ಉತ್ಸಾಹ. ಇರಲಿ. ರೈಲು ಬೆಳೆಸಿದಂತೆ ಇಂಥ ಭಾವನೆಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕಬಹುದು.

ಡಿಸೆಂಬರ್ - ೨೦೦೨

12

೪೩. ಬಿಜಾಪುರ ರೈಲು ಸಮಸ್ಯೆ

ಏಕರೂಪದ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಬಿದ್ದಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರದ ಮಾರ್ಗವೂ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಮೀ.ಗೇಜು ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತಿರುವದೇ ಒಂದು ಸಮಾಧಾನಕಾರಕ ಸಂಗತಿ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದ ಸಕಲೇಶಪುರ-ಕಂಕನಾಡಿ ಭಾಗದ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಕಿತ್ತಿ ಹಾಕಿಯೇ ೭-೮ ವರ್ಷಗಳಾದವು. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕಾರ್ಯ ವಿಪರೀತ ವೆಚ್ಚದ್ದು ಮತ್ತು ಬಹಳ ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವೆಂಬುದು ಭಾರತ ಸರಕಾರ ಮೊದಲೇ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿತ್ತು. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ, ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯ ಹೆಚ್ಚು ಸೂತ್ರಬದ್ಧವಾಗಿ ಸಾಗಿದೆ-ಸಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಆವೇಶ ಅಬ್ಬರಗಳೇ ಜಾಸ್ತಿ. ಕಾರ್ಯ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಬೇಡಿಕೆಯೇ ನಮ್ಮಲ್ಲಿಯ ಆಂದೋಲನದ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶ. ಆದರೆ ಮಾರ್ಗದ ಮಹತ್ವ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದರೆ ಪರಿವರ್ತನೆಯೊಂದೇ ಸಾಧನವಲ್ಲ. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗ ಸಿದ್ಧವಾದ ಮೇಲೆ ಅದರ ಉಪಯೋಗ ಎಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ? ಮತ್ತು ಆ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಬಂದ ಆದಾಯವೆಷ್ಟು? ಸದ್ಯ ಕಾರ್ಯ ಹಣದ ಕೊರತೆಯಿಂದ ತಡವಾಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಈಗ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ೨೬% ಹಣ ಕೊಡಬೇಕಂತೆ. ಈ ಹಣ ತೊಡಗಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಲಂಬವಾದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರ, ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರಗಳು ಪರಸ್ಪರ ಆರೋಪ, ಪ್ರತ್ಯಾರೋಪಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರಕ್ಕೋ ಬೇರೆ ಬೃಹದ್ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಣ ಹೂಡುವ ಆಸ್ಥೆಯೂ ಇದೆಯಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ರೈಲು ವಿಕಾಸವೊಂದೇ-ವಿಷಯ ಅಲ್ಲವಲ್ಲ!

ಗದಗ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗ ಮೀ.ಗೇನಲ್ಲಿ ಬಂದದ್ದೇ (ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ) ಧಾರವಾಡ ಸೀಮೆಯ ಹತ್ತಿಯ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮುಂಬಯಿ ಬಂದರ ಮುಖಾಂತರ ರಫ್ತಾಗುವದಕ್ಕೆ. ಆಗಲೂ ಗೇಜು ವೈವಿಧ್ಯದ ತೊಡಕು ಇತ್ತು. ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾಗಾಟಕ್ಕೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿ ಸೂಕ್ತವೆಂದೇ ಭಾವನೆಯಾಗಿತ್ತು. ಈಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಸರಕು ಸಾಗಾಟ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವೆನ್ನಲಾಗದು. ಆದರೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆದಿದೆ. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಮಗಾತ್ರದ ಸಾರಿಗೆ ವರ್ಷವಿಡೀ ಸಿಕ್ಕಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಆಲಮಟ್ಟಿ ಅಣೆಕಟ್ಟು ಸಿದ್ಧವಾಗುತ್ತಿರುವಾಗಲೇ ಇಲ್ಲಿ ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಬೇಕಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆ ಪ್ರವಾಸೀ ಆಕರ್ಷಣೆ ಪಡೆದಿರುವ ಈ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಂದ ಮತ್ತು ಭಾರತದ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಂದ ನೇರ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರವಾಸಿ ಇಲಾಖೆಯವರು ರೈಲು ಉಪಯೋಗದ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಯೋಜಿಸುವದು ಕಡಿಮೆಯೇ! ಹಿಂದುಳಿದ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗಲೂ ಬಿಜಾಪುರ ಭಾಗದ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕದ ಬಗ್ಗೆ ಸೂಚಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಬಿಜಾಪುರ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದ ಮೇಲೆ ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸೈಕರ್ಯ ದೊರಕಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಇದ್ದ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಡಿದುಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಡುವದಿರಲಿ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಚಾಲುಕ್ಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ-ಗುಂತಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ದಶಕದ ಹಿಂದೆ ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಕ್ರಮೇಣ ತನ್ನ ಗಾತ್ರವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು. ಇತರ ಮಾರ್ಗಗಳ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಗದ್ದಲದಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಅಸ್ತಿತ್ವವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತು. ಈಚೆಗೆ ಆ ಕಳೆದ ಹೆಸರನ್ನು ಮುಂಬಯಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಿನ ಓಡುವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ-ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಬಿಜಾಪುರ-ಗದಗ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಾರಿಗೆಯೇ ಇಲ್ಲ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯನ್ನು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ದ.ಮ.ರೈಲಿನವರೂ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ರೈಲಿನವರೂ ಪುಣೆ-ವಾಡಿ-ರಾಯಚೂರು-ವಾಡಿ-ಹೈದರಾಬಾದಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿತ್ಯ ಹಗಲು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ನಾನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಕಂಡೆ. ಇದೊಂದು ಅಪರೂಪದ ಗಾಡಿಯೆಂದೇ ನನಗೆನಿಸಿತು. ಯಾಕೆಂದರೆ ಪುಣೆ-ವಾಡಿ-ಹೈದರಾಬಾದ್ ಮಾರ್ಗ ನೇರವಾದದ್ದು. ವಾಡಿಯಿಂದ ರಾಯಚೂರುವರೆಗಿನ ದಾರಿಯನ್ನೂ ಹೈದರಾಬಾದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಿ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವದು ಸುತ್ತುಮಾರ್ಗವೇ ಸರಿ. ಆದರೂ ಇಲ್ಲಿಯ ಜನರ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಇಂಥ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳೆಂದರೆ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವ ದೂರ ದೂರದ ಜನರು ಕಡಿಮೆ. ಆದರೂ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಅನೇಕ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ದೂರ-ದೂರ ಸಾಗುವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿಯ ನೂಕುನುಗ್ಗಲನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತವೆ, ಇಂಥ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೂ ಬರಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ನಿತ್ಯ ಪಾರ್ಸಲ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸಲು ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುತ್ತವೆ. ಪುಣೆ-ಬಿಜಾಪುರ-ಹೈದರಾಬಾದ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಿ. ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬಿಜಾಪುರ-ಬಳ್ಳಾರಿ ಗಾಡಿಗಳು ಕಲಬುರ್ಗಿ- ರಾಯಚೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಲಿ. ಕೆಲ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಬಿಜಾಪುರ ಭಾಗದ ಕೇಂದ್ರ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ರೈಲು ಓಡಾಟವನ್ನು

ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಗಾಡಿ ರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತದೆ. ಕೇವಲ ಬೆಂಗಳೂರು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದು. ಪ್ರತಿ ನಿತ್ಯ ಓಡಾಡುವ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಬಿಜಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಡೀಸೆಲ್ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ದ್ರಾಕ್ಷಿ-ದಾಳಿಂಬೆ -ನಿಂಬೆ ಮೊದಲಾದವುಗಳ ಸಾಗಾಣಿಕೆ ನಿತ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಬಿಜಾಪುರದ ದ್ರಾಕ್ಷಿ ಪರದೇಶಕ್ಕೂ ಹೋಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಈ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ರೈಲಿನವರು ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಿ ರೈಲಿನ ಉಪಯುಕ್ತತೆಯನ್ನು, ಜನರ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ವಿಕಾಸ ಕಾರ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಈ ಭಾಗದ ಲಾಭಾಂಶ ಹೆಚ್ಚಬೇಕು. ಗದಗಿನಿಂದಲೇ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೈದರಾಬಾದಗಳಿಗೆ ನೇರ ಗಾಡಿಗಳು-ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಬದಲಿಸಬೇಕಾದರೂ- ಈಗಲೇ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಬೇಕು. ಗೋವಾ-ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ (ದಿಲ್ಲಿ) ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೀ.ಗೇಜು ಇದ್ದಾಗಲೂ ಮಿರಜಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಬದಲಿಸಿ ಓಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೇ? ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ-ಬಾಗಲಕೋಟೆ-ಬಾದಾಮಿಗಳು ಹೊರನಾಡಿನ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಬಯಸುವ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ರೂಪರೇಷೆ ಈಗಲೇ ಕಾಣಬೇಕು. ವಾಯವ್ಯ ರೈಲು ವಲಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ.ಅಲ್ಲಿಯ ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪುಷ್ ಪುಲ್ (DMU) ೮ ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದಾರಂತೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳ ಗರಿಷ್ಠ ಉಪಯೋಗ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿಯೂ ಆಗಬೇಕು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ಸೀಮೆಯ ಸಂಕುಚಿತ ಭಾವನೆಗಳನ್ನು ನಾವು ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸಬಾರದು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಅತಿಯಾಗಿ ಭಾವಿಸಿದರೆ ಇಂಥ ತೀವ್ರ ಭಾವನೆಗಳು ನೆರೆರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತವೆ. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂಬ ಗಾಡಿ ಸುಮಾರು ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಮುಂಬಯಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಜಾತ್ರೆ ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಸಂಪರ್ಕವಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಸಂಪರ್ಕ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ದೊರಕುತ್ತಿದೆ. ಎಂದರೆ ಸಿದ್ಧೇಶ್ವರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸನ್ನು ಬಿಜಾಪುರವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಇಂಥ ವಿಸ್ತರಣೆಗೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರದ ಜನರು ಆಕ್ಷೇಪಿಸುತ್ತಾರಂತೆ. ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್- ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಮಿರಜಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೂ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು. ಮಿರಜಿಯಲ್ಲಿ ಗಾಡಿ ಬದಲಿಸಿದರೂ ಈ ಗಾಡಿ ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸಿತ್ತು. ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಯ ನಂತರ ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಮಿರಜಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ವಿಸ್ತರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಂಗಲಿ-ಕೊಲ್ಲಾಪುರದ ಜನರು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾರಂತೆ. ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಆ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿದರೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಭಾವನೆ ಅವರಲ್ಲಿದೆ!! ಮುಂಬಯಿ-

ನಾಂದೇಡ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ತಪೋವನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ವಿಸ್ತರಣೆ-ನಿಜಾಮಾಬಾದ ವರೆಗೆ ಮಾಡುವಾಗಲೂ ಈ ತರಹದ ವಿರೋಧಗಳು ಪ್ರಕಟವಾದವು. ರೈಲು ಸೇವೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಸೀಮೆಗಳನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರ-ಪುಣೆಗಳ ಸಂಬಂಧ ಅನೇಕ ದಶಕಗಳಿಂದ ಇದೆ. ಪುಣೆಯ ಕೆಲಸಗಾರರಲ್ಲಿ-ವ್ಯಾಪಾರ-ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ ಸೀಮೆಯ ಜನರು ಈಗಲೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸಬಾರದು. ಅಂಥ ಅಲ್ಪದೂರದ ಗಾಡಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳೂ ಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ದಾಟಿ ಅಹಮದನಗರವರೆಗೂ ಪಂಢರಪುರವರೆಗೂ ದೊರಕಬೇಕು. ಯಾತ್ರಿಕರು-ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಬಾದಾಮಿ-ಬಿಜಾಪುರಗಳಿಂದ ಅಹಮದನಗರ-ಮನಮಾಡಗಳ ಮೂಲಕ ಅಜಂತಾಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಬೀದರ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳು ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮೂಲಕ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಸುದೈವದಿಂದ ಇದೀಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ರೈಲುವಲಯ ಕಚೇರಿ ಬಂದಿದೆ. ಬಿಜಾಪುರದ ಭಾಗದ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಂತೆ ಈ ವಲಯದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಿ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಸದ್ಯದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಾರ್ಥಕ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆಸಿ ರೈಲಿನವರು ಲಾಭವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ ಗಳಿಸಲಿ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಾಭಾಂಶವನ್ನು ಈ ಭಾಗದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಗೆ-ಮತ್ತು ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ದೊರಕಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಳಸಲಿ. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಹೊಸ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಿ ತನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿ.

ಮೇ - ೨೦೦೩

೪೪. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲುವಲಯ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ

ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಬಹಳ ದಿನಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಈಡೇರಿದಂತಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು / ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೇಗೆ ಹೆಚ್ಚುವವು ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿಯ ಜನತೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಉಪಯೋಗವಾಗ ಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾಮಾಜಿಕ ಜೀವನವನ್ನು, ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆಯ ರೀತಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಅಭ್ಯಸಿಸಬೇಕು. ಪ್ರತಿ ವಲಯಕ್ಕೂ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳಿವೆ. ಜನರ ರೀತಿನೀತಿಗಳೂ ಬೇರೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದುವರೆಗೆ ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಲಕ್ಷಿತವೆನಿಸಿದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಜನಪ್ರಿಯ ಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಎನಿಸಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚಿನ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಕೈವಾಡ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ, ರಾಜಕೀಯ ಮುಂದಾಳುಗಳೂ ವಿವಿಧ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಒತ್ತಡಗಳನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ-ಲಾಭವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಈ ಭಾಗದ ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವಾದರೂ, ಅಖಿಲ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ನಗರವಾಗಿಲ್ಲ. ದೆಹಲಿಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ದೊರಕಲಾರಂಭಿಸಿ ಒಂದು ದಶಕದ ಮೇಲೆ ಆಯಿತು. ಗೋವಾ (ವಾಸ್ಕೋ) ದೆಹಲಿಯ ಗಾಡಿ ಮೂಲಕ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೂ ಒಂದು ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿದರೂ, ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ನೇರ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ದಾರಿ ಮಧ್ಯದ ಪುಣೆಯಿಂದಲೇ ದೊರಕುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ರೈಲು ವೇಳಾಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಇನ್ನೂ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಂತಿಲ್ಲ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗಲೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸಂಪರ್ಕ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ದೊರಕಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಭಟನೆಗಳಾದವು. ಲೋಂಡಾ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸನ್ನು ಓಡಿಸಿ - ವಾಸ್ಕೋ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಈಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಹೋಗುವ ಗಾಡಿ ವಾಸ್ಕೋ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿದ್ದರೂ ವೇಳಾಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ತೋರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇರಲಿ. ಈ ಗೊಂದಲಮಯ ಸ್ಥಿತಿ ತಿಳಿಯಾಗಬೇಕು. ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಬೇಕು. ಹೊರನಾಡಿನವರಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಅರಿವಾಗಬೇಕು.

ನಾಂದೇಡ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ತಪೋವನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ವಿಸ್ತರಣೆ-ನಿಜಾಮಾಬಾದ ವರೆಗೆ ಮಾಡುವಾಗಲೂ ಈ ತರಹದ ವಿರೋಧಗಳು ಪ್ರಕಟವಾದವು. ರೈಲು ಸೇವೆಗಳು ರಾಜ್ಯ ಸೀಮೆಗಳನ್ನು ಮೀರಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರ-ಪುಣೆಗಳ ಸಂಬಂಧ ಅನೇಕ ದಶಕಗಳಿಂದ ಇದೆ. ಪುಣೆಯ ಕೆಲಸಗಾರರಲ್ಲಿ-ವ್ಯಾಪಾರ-ಉದ್ಯೋಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರ ಸೀಮೆಯ ಜನರು ಈಗಲೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾಗೇಜು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸಬಾರದು. ಅಂಥ ಅಲ್ಪದೂರದ ಗಾಡಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳೂ ಬೇಕು. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ದಾಟಿ ಅಹಮದನಗರವರೆಗೂ ಪಂಢರಪುರವರೆಗೂ ದೊರಕಬೇಕು. ಯಾತ್ರಿಕರು-ಪ್ರವಾಸಿಗರು ಬಾದಾಮಿ-ಬಿಜಾಪುರಗಳಿಂದ ಅಹಮದನಗರ-ಮನಮಾಡಗಳ ಮೂಲಕ ಅಜಂತಾಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಬೀದರ-ಭಾಲ್ಕಿಗಳು ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮೂಲಕ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯಬೇಕು.

ಸುದೈವದಿಂದ ಇದೀಗ ಕರ್ನಾಟಕದ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ರೈಲುವಲಯ ಕಚೇರಿ ಬಂದಿದೆ. ಬಿಜಾಪುರದ ಭಾಗದ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವಂತೆ ಈ ವಲಯದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಿ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಈ ಭಾಗ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ಅಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಸದ್ಯದ ಮಾರ್ಗಗಳ ಸಾರ್ಥಕ ಉಪಯೋಗ ಬೆಳೆಸಿ ರೈಲಿನವರು ಲಾಭವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿ. ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ ಗಳಿಸಲಿ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಾಭಾಂಶವನ್ನು ಈ ಭಾಗದ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗಗಳ ರಚನೆಗೆ-ಮತ್ತು ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ದೊರಕಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಳಸಲಿ. ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ-ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಭಾಲ್ಕಿ ಹೊಸ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಿ ತನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿ.

ಮೇ - ೨೦೦೩

೪೪. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲುವಲಯ ಮತ್ತು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ

ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಕೇಂದ್ರ ಕಚೇರಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಬಹಳ ದಿನಗಳ ಬೇಡಿಕೆ ಈಡೇರಿದಂತಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳು / ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೇಗೆ ಹೆಚ್ಚುವವು ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿಯ ಜನತೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಉಪಯೋಗವಾಗ ಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ಸಾಮಾಜಿಕ ಜೀವನವನ್ನು, ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಸಾರಿಗೆಯ ರೀತಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಅಭ್ಯಸಿಸಬೇಕು. ಪ್ರತಿ ವಲಯಕ್ಕೂ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳಿವೆ. ಜನರ ರೀತಿನೀತಿಗಳೂ ಬೇರೆಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಇದುವರೆಗೆ ರೈಲು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅಲಕ್ಷಿತವೆನಿಸಿದ ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಜನಪ್ರಿಯ ಸಾರಿಗೆ ಎಂದು ಎನಿಸಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚಿನ ರೈಲು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜಕೀಯ ಕೈವಾಡ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರವೂ, ರಾಜಕೀಯ ಮುಂದಾಳುಗಳೂ ವಿವಿಧ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಒತ್ತಡಗಳನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯ ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ-ಲಾಭವನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಈ ಭಾಗದ ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವಾದರೂ, ಅಖಿಲ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಹೆಸರು ಪಡೆದ ನಗರವಾಗಿಲ್ಲ. ದೆಹಲಿಗೆ ನೇರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ದೊರಕಲಾರಂಭಿಸಿ ಒಂದು ದಶಕದ ಮೇಲೆ ಆಯಿತು. ಗೋವಾ (ವಾಸ್ಕೋ) ದೆಹಲಿಯ ಗಾಡಿ ಮೂಲಕ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೂ ಒಂದು ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿದರೂ, ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ನೇರ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ದಾರಿ ಮಧ್ಯದ ಪುಣೆಯಿಂದಲೇ ದೊರಕುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಖಿಲ ಭಾರತದ ರೈಲು ವೇಳಾಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಇನ್ನೂ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆದಂತಿಲ್ಲ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗಲೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸಂಪರ್ಕ ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ದೊರಕಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಭಟನೆಗಳಾದವು. ಲೋಂಡಾ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸನ್ನು ಓಡಿಸಿ - ವಾಸ್ಕೋ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡಲಾಯಿತು. ಈಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಹೋಗುವ ಗಾಡಿ ವಾಸ್ಕೋ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿದ್ದರೂ ವೇಳಾಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ತೋರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇರಲಿ. ಈ ಗೊಂದಲಮಯ ಸ್ಥಿತಿ ತಿಳಿಯಾಗಬೇಕು. ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಬೇಕು. ಹೊರನಾಡಿನವರಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಅರಿವಾಗಬೇಕು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟೆಗಳ (platform) ಕೊರತೆಯೂ ಇದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸರಕು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಉಣಕಲ್ಲಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಿ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಪಡೆದಂತಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೂ ಒಂದೇ ಮುಖದ ಮಿತಿ ಇದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ-ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನ ಅನುಕೂಲಗಳಿವೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದಿಲ್ಲ (ಟರ್ಮಿನಸ್). ಒಂದು ಗಾಡಿಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದಕ್ಕೆ ಬದಲಿಸಬೇಕಾದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಆಯಾಸದ್ದು ಎನಿಸುತ್ತದೆ. ಈ ಇತಿಮಿತಿಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಂದು ಹೋಗುವ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವದು ಕಷ್ಟದ್ದಾಗಿದೆ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದಿದ್ದ ಹಳೆಕಟ್ಟೆಗಳು ಆಗಿನ ವಿಶಾಲ ಹೊರಾಂಗಣ ಈಗ ಬಹಳ ಇಕ್ಕಟ್ಟು ಎನಿಸುತ್ತಿವೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಉಣಕಲ್ಲು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ್ದು ಯೋಗ್ಯವೇ ಆಗಿದೆ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಉಣಕಲ್ಲು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಡಬಲ್ ಲೈನ್ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ ಧಾರವಾಡದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿ ಧಾರವಾಡದವರೆಗೂ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಈ ಗಾಡಿ ಅನಧಿಕೃತವಾಗಿ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಹಿಂತಿರುಗುತ್ತಿತ್ತು. ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಲೋಕಲ್‌ಗಳು ಅನೇಕ ದಶಕಗಳಿಂದ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದವು. ಈ ದಾರಿಗುಂಟ ಅನೇಕ ವಸತಿಗಳು-ಬಡಾವಣೆಗಳು ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಈಗ ಬಂದಿವೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ನಿಲ್ದಾಣ (ಅಮರಗೋಳ)ವಿತ್ತು. ಈ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮೂರು. ಆಗ ಧಾರವಾಡ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ನಗರಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಈಗ ಅವೆರಡೂ ಸೇರಿ ಒಂದು ಮಹಾನಗರವೆನಿಸಿದೆ. ವಿದ್ಯಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳು ಇಂಜನಿಯರಿಂಗ್ ಕಾಲೇಜುಗಳು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ರೈಲುದಾರಿಗುಂಟ ಬೆಳೆದಿವೆ. ಧಾರವಾಡ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿಯೇ ಸೋಮೇಶ್ವರ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಪಕ್ಕದ ಸಪ್ತಾಪುರದಲ್ಲಿ ನಿಲುಗಡೆಗಳು ಬರಬಹುದಾಗಿದೆ. ರೈಲು ಅನುಕೂಲತೆಯಿಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಧಾರವಾಡ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ನೇರ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆ ರೈಲು ದಾರಿಯ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ರೈಲುದಾರಿಯಿದ್ದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವೇ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಬಳಿಯ 'ಜ್ಞಾನಭಾರತಿ' ಯಂತಹ ನಿಲುಗಡೆಗಳು (Halt) ಸೋಮೇಶ್ವರ ಮತ್ತು ಸಪ್ತಾಪುರಗಳಲ್ಲಿ ಬರಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ಮೆಡಿಕಲ್ ಕಾಲೇಜು ಹಿಂದೆಯೂ ಒಂದು ನಿಲುಗಡೆ ಇರಬೇಕು. ಇವುಗಳು ಕ್ರಮೇಣ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಪಡೆದರೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡಗಳ ಮಧ್ಯದ ದಾರಿ ದ್ವಿತ್ವಗೊಂಡಂತೆಯೇ ಆಗುತ್ತದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಈ ಎಲ್ಲ

ಉಪನಗರಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಅನೇಕ ದಶಕಗಳಿಂದ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆಯೆನ್ನಬಹುದು. ಇದೇ ಕಾರಣದಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಕೆಲ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಕಣಗಿನಹಾಳವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಿದರು. ಅದರಂತೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡದ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಕ್ಯಾರಕೊಪ್ಪವರೆಗೂ ಗಾಡಿಗಳ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ (ಸಪ್ತಾಪುರ) ಬಳಿಯ ರೈಲುಗೇಟಿನ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ನಿಲುಗಡೆ (Halt) ಪಡೆಯುವಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ದೊರಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಸಣ್ಣಗಾತ್ರದ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಜನಪ್ರಿಯವೆನಿಸುವದರಲ್ಲಿ ಸಂದೇಹವೇ ಬೇಡ. ಇಂಟರ್-ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಜನಶತಾಬ್ದಿಯಂತಹ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದೊರಕುತ್ತಾರೆ. ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬಸ್ಸು ಸಾರಿಗೆಯ ಸಹಕಾರ ದೊರೆತರೆ, ಸಂಯುಕ್ತ ಟಿಕೆಟ್ ದೊರಕುವಂತಾದರೆ ಸವದತ್ತಿ, ಬೈಲಹೊಂಗಲ, ಕಿತ್ತೂರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದೊರಕುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಸಹಕಾರ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ತೆಲಂಗಾಣದಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಜಂಟಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಮುಂದೆ ರೈಲು ಬೆಳೆಯುವ ದಿಕ್ಕನ್ನು ತೋರಿಸುತ್ತವೆ. ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯ ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸುತ್ತದೆ. ರೈಲುಪ್ರಜ್ಞೆ ಜನರಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟಬೇಕಾದರೆ ಇಂಥ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಅವಶ್ಯ. ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲು ಔಟ ಏಜನ್ಸಿಗಳು ಇದ್ದವು. ಅವುಗಳು ಕೂಡ ಈಗ ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿವೆ. ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಏಜನ್ಸಿಗಳು ಈಗಲೂ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ಮಾಡಬಹುದು.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದೊರಕಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಜನಶತಾಬ್ದಿಗಳಿಗೆ ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದ ರೈಲುದಾರಿ ರಸ್ತೆಗಿಂತ ದೂರದ್ದು,ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯದ ಪ್ರಯಾಣವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ದೊಡ್ಡ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವುದು ಲಾಭದಾಯಕವೆನಿಸಲಿಲ್ಲ. ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಹೊಸಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ಸೇರಿದ ಸಂಯುಕ್ತ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರು. ಈಗಲೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ರಾತ್ರಿಯ ಫಾಸ್ಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್‌ನ್ನು ಧಾರವಾಡದವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕು. ಅದೇ ಗಾಡಿ ಹಗಲು ಹೊತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಧಾರವಾಡದಿಂದ-ದಾವಣಗೆರೆವರೆಗೆ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಯೆಂದು ಓಡಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಬಂದು ಸಾಯಂಕಾಲ ಸುಮಾರು ಆರು ಗಂಟೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೊರಡಬಹುದು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಸದ್ಯ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಹರಿಹರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ.

ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮುಗಳು ಇವೆ. ಇದರ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಕ್ರಮೇಣ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿ ಕಲ್ಯಾಣನಗರದತ್ತ ನಾಲ್ಕನೇ ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮ್ ಬರಬಹುದು.

ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳಾದ ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಧಾರವಾಡದವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಅನುಕೂಲ. ರೈಲು ಸಂಚಾರಕ್ಕೂ ಅನುಕೂಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿಯ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಹಗಲು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ ಹಾವೇರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಂತು ಹೋಗಬೇಕು. ಇದು ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಅವಶ್ಯ. ಅಲ್ಲದೆ ಈಗ ಹಾವೇರಿಯು ಒಂದು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳವಾಗಿದೆ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ನಿಲುಗಡೆ ಪಡೆಯಲು ಹಾವೇರಿ ಯೋಗ್ಯ ಸ್ಥಳವಾಗಿದೆ.

ದಕ್ಷಿಣದಿಂದ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಬೇಗನೆ ಪ್ರವೇಶ ದೊರಕುವದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೂ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆಗಳ ಕೊರತೆಯೇ ಒಂದು ಕಾರಣ. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು-ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ತಂಗಿರುತ್ತವೆ. ಗದಗ ಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಹಾವೇರಿ ಮಾರ್ಗ ಸಂಧಿಸುವಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಹೊಸ ನಿಲ್ದಾಣ (ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಪೂರ್ವ) ಬಂದರೆ ಈ ಲೋಕಲ್‌ಗಾಡಿಗಳ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ಕುಂದಗೋಳದಿಂದ ಕುಸುಗಲ್ಲು ಕಡೆಗೆ ಒಂದು ಬೈಪಾಸ್‌ಮಾರ್ಗವೂ ರಚನೆಯಾಗಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣ ಕೆಲ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಮೀ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ವಿಶಾಲ ಹೊರಾಂಗಣವನ್ನು ಪಡೆದಿತ್ತು. ಪರಿವರ್ತನೆಯೊಂದಿಗೆ ಹೊಸ ಮಾರ್ಪಾಟುಗಳೂ ಬರಬೇಕು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗವೂ ಇಲ್ಲಿಂದಲೇ ಟಿಸಿಲೊಡೆಯಬೇಕಲ್ಲವೇ? ಹೀಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕು.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯ ನೈಋತ್ಯವಲಯ ಸದರ್ನ್-ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ (SM) ಮಿರಜಿ-ಪುಣೆಭಾಗದ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮರಾಠಿ ಪ್ರಭಾವದ 'ಹೂಬ್ಳಿ' ಈಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡುವದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲವೇ? ಇಂಗ್ಲಿಷ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ (HUBBALLI) ಎಂದೇ ಹೇಳುವಂತಾಗಬೇಕು. ಬಾಂಬೆ, ಪೂನಾಗಳು ಮುಂಬಯಿ-ಪುಣೆ ಎಂದು ರೂಪಪಡೆದು ಅನೇಕ ದಿನಗಳಾದವು.

ಮೇಲೆ ಸೂಚಿಸಿದ ಮಾರ್ಪಾಟುಗಳೆಲ್ಲ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಅಧಿಕಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಬರಬಹುದು. ಈ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಜನರಲ್ಲಿ ಹೊಸ ವಿಶ್ವಾಸವನ್ನು ಮೂಡಿಸುವವು.

ಆಗಸ್ಟ್ - ೨೦೦೩

೪೫. ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ಬೆಂಗಳೂರು

ಹೊಸ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಅತಿ ದೊಡ್ಡನಗರ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯದಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಅನೇಕ ಸಲ ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟುತನಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಶಸ್ತಿ ಪಡೆದಿದೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಾದ ಮೇಲೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಅನೇಕ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಕಂಡಿದೆ. ಹತ್ತು ಫ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮುಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ಕೆಳಮಾರ್ಗ ಮತ್ತು ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಇನ್ನೂ ಕಟ್ಟೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಕೆಳ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಲಿ ಮೇಲೆ ಸೇತುವೆಗಳಾಗಲಿ ಕೈಗಾಡಿಗಳನ್ನು-ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಉರುಳಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬಹುದಾದ ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲ. ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಯಶವಂತಪುರ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ದಿನಾಲು ಲಕ್ಷ ಜನ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರಂತೆ. ಅರವತ್ತಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಗಾಡಿಗಳು ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿವೆಯಂತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ನಿಲ್ದಾಣ ಒಂದು ಟರ್ಮಿನಸ್-ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿಲ್ಲ. ದಾರಿಮಧ್ಯದ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಕೂಡು ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೇ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕು. ಈ ನಿಲ್ದಾಣದ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯಶವಂತಪುರದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಉಪಟರ್ಮಿನಸ್‌ನ್ನು ಸಿದ್ಧಗೊಳಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಅಲ್ಲಿಂದಲೇ ಹೊರಡುತ್ತವೆ. ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಗೇ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳುತ್ತಿವೆ. ಯಶವಂತಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು (ದಂಡು) ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನೂ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದು ಉಪಯೋಗವಾಗಬೇಕು. ಬಯ್ಯಪ್ಪನಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಕೇಂದ್ರ ನಿಲ್ದಾಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬರಲಿದೆಯಂತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ಮಹಾನಗರವಾಗಿ ಎಲ್ಲ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. ಈ ಮಹಾನಗರದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸದ್ಯ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಮಾರ್ಗ ಪಡೆದದ್ದೂ ಇವೆ. ಮಹಾನಗರದ ದೈನಂದಿನ ಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಇತರ ರಸ್ತೆ ವಾಹನಗಳದೇ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಗವಾಗಿದೆ. ಈ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆಯ ಗಾತ್ರವೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯೂ ಇದೆ. ಮಹಾನಗರಗಳ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸದ್ಯ ರೈಲು ಶಾಖೆಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲು ಬಗ್ಗೆ ಭವ್ಯ ಯೋಜನೆಯೊಂದಿದೆ. ಆ ಯೋಜನೆ ಸದ್ಯದ ರೈಲು ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಸರಿಹೊಂದುವಂತೆ-ಇಲ್ಲವೆ ವಿಸ್ತರಣೆಯೆಂಬಂತೆ

ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರೈಲುದಾರಿಗಳ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿಯೇ ಯೋಜಿಸಬಹುದು. ಮೆಟ್ರೊ ರೈಲು ಸದ್ಯದ ರೈಲುಜಾಲಕ್ಕೆ ಯಶವಂತಪುರ ಮತ್ತು ಬಯ್ಯಪ್ಪನ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಜೋಡಣೆ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆಯಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಆಯ್ಕೆಯಾದ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜು ಭಿನ್ನವಾಗಿದೆ. ನಗರವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜಿಸಲಾದ ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನ ಕೋಚುಗಳು-ಸದ್ಯದ ರೈಲುದಾರಿಯನ್ನು ಬಳಸಲಾರವು. ಎರಡೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಒಂದೇ ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಮೆಟ್ರೋ ಗಾಡಿಗಳು ಸದ್ಯದ ೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ರೈಲುದಾರಿಗಳನ್ನು ಬಳಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಯ ಕೋಚುಗಳು ಮೆಟ್ರೋ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುವದು ಯೋಗ್ಯವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಮೆಟ್ರೋಕೋಚುಗಳು ಅಲ್ಪ ದೂರದ ಹಗಲು-ಹಗುರ ವಾಹನಗಳು. ಉಳಿದ ಮಾರ್ಗದ ಕೋಚುಗಳಷ್ಟು ಭಾರ ವಾದವುಗಳಲ್ಲ. ದೂರಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮೆಟ್ರೋ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಇರಲಿ. ಸದ್ಯದ ರೈಲು ದಾರಿಗಳನ್ನು ಮೆಟ್ರೋ ರೈಲಿನವರು- ಉಪಯೋಗಿಸದಿದ್ದರೆ, ಈ ರೈಲುದಾರಿಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಉಪನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಉಪನಗರ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಈ ಮಹಾನಗರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯ 'ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಉಪನಗರ ರೈಲುಸೇವೆಗೆ ಇಲ್ಲಿ ತುಂಬ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರ-ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ ರೈಲಿನವರು ಇರುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲೇ ಉಪನಗರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು. ಯಲಹಂಕ-ಯಶವಂತಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು (ದಂಡು) ಬೆಂಗಳೂರು-ನಗರ ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿತ್ವಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ದಾರಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗ ಪಡೆದಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ 'ಮಮು' ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಹುದು. ಈ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಉಪನಗರ ರೈಲುಸೇವೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು-ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೇಕು. ಆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ-ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗದ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಅನಧಿಕೃತ ವಸತಿಗಳನ್ನು ತೆರವುಗೊಳಿಸುವ ಕಾರ್ಯ ಸ್ವಲ್ಪ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಸಾಗಿತು. ಆದರೆ ಜೋಡಿ ರೈಲು ಕಾರ್ಯ ಮಂದವಾಗಿ ಸಾಗಿದೆ. (ಇತ್ತೀಚಿನ ರೈಲುಮುಂಗಡಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಪೂರ್ತಿ ಹಣ ಬಿಡುಗಡೆಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಲಾಗಿದೆ) ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕಟ್ಟೆಗಳು ಬೇಕು. ಇದ್ದ ಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಈ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಬಂದು ತಂಗುತ್ತಿರುವ ಇತರ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ ಮಾರ್ಗ ಜೋಡಿ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದರೆ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು-ನಾಯಂದಹಳ್ಳಿಗೂ-ಕೆಂಗೇರಿಗೂ ಸಾಗಿಸಿ-ಅಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಯೋಜಿಸಬಹುದು.

ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು (ದಂಡು) ಮೂಲಕ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಅದನ್ನು ಯಶವಂತಪುರ-ಯಲಹಂಕ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಗಾಡಿ ಸಪ್ತ ವಾರದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ದಿನ ಹೋಗಿ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಯಶವಂತಪುರದ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿರುವ ೮-೯-೧೦ ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮ್ ಮೇಲೆ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಂದು ಸೇರುವ ಮತ್ತು ಹೊರಡುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇತರ ಗಾಡಿಗಳದ್ದೂ ವಿಶೇಷ ಗದ್ದಲವಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವದು ಹೆಚ್ಚು ಸೂಕ್ತ, ಇದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದ ಮೇಲಿನ ನೂಕುನುಗ್ಗಲು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಹಂಪಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಆ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆಯ ಜನರು ವಿರೋಧ ಪ್ರಕಟಿಸಿದರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಕ್ರಮವನ್ನು ರದ್ದುಗಳಿಸಲಾಯಿತು. ಹಂಪಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು (ದಂಡು) ಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೇ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಯಶವಂತಪುರ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಎಂದರೆ ೮-೯-೧೦ ಪ್ಲ್ಯಾಟ್‌ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತಡ ಬಂದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿ ೯-೧೦ರ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಗೊಂದಲಮಯ ಸ್ಥಿತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಹೊಸಪೇಟೆಗಳಿಗೆ ಹೊರಡುವ ಎರಡು ಗಾಡಿಗಳು ಅಕ್ಕಪಕ್ಕ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಒಂದು ಧರ್ಮಾವರಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್! ಇನ್ನೊಂದು ಚಿಕ್ಕಜಾಜೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುವ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್!! ರೇಲ್ವೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕಾಯ್ದಿರಿಸುವ ಕಚೇರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳು ದೊರೆಯುವದಿಲ್ಲ. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ವಿವರಗಳು, ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ದೊರೆಯುತ್ತವೆ. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ದೊರೆಯುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅದನ್ನು ಕೇಳಬೇಕೆಂಬ ಮಾಹಿತಿಯೇ ಇರುವದಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಸೀಮೆಯಲ್ಲಿಯ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನೇ ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅಂದರೆ ರಾಜಧಾನಿಯಂತಹ ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಬದಲಾಯಿಸಿದರೆ ವಿರೋಧ ಬರುವದಿಲ್ಲ. (ಕರ್ನಾಟಕ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಯಶವಂತಪುರದಿಂದಲೇ ಹೊರಡುತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿಗೇ ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ) ಹಾವರಾ ಮತ್ತು ಸೇಲಂ ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಲಾಸಪುರ (ದುರ್ಗ) ಗಾಡಿಗಳು ಯಶವಂತಪುರದಿಂದಲೇ ಹೋಗುತ್ತಿವೆಯಲ್ಲವೇ?

ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ತಪ್ಪಿಸಿ ಹೋಗಬಹುದು. ಸುವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮೂಲಕ ದೆಹಲಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಗಾಡಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ ಮಧ್ಯದ ಬ್ರಾ.ಗೇ.ಇನ್ನೂ ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಆ ದಾರಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳ ಬಳಕೆಗೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿದೆಯಾದ್ದರಿಂದ ಸುವರ್ಣ ಜಯಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ನೇರವಾಗಿ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮೂಲಕ ಹೋಗಬಹುದು. ಈ ದಾರಿ ಸಮೀಪದ್ದು ಮತ್ತು

ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ-ಹಾಸನ-ಮತ್ತು ಕೊಡಗಿನವರಿಗೆ ದೆಹಲಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ನೇರವಾಗಿ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ದಾರಿಯ ದೂರದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ-ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿಯೂ ಉಳಿತಾಯ. ಈಗಲೂ ಈ ಗಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಮುಖಾಂತರ ಓಡುವದರ ವೈಚಿತ್ರ್ಯವೇನೋ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯ ನೂಕುನುಗ್ಗಲನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವದಕ್ಕೆ ಈ ಗಾಡಿಯ ದಾರಿಯನ್ನು ಬದಲಿಸಬೇಕು. ದಕ್ಷಿಣದ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿನಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಅನೇಕ ಗಾಡಿಗಳು ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದಿಂದಲೇ ಧರ್ಮಾವರಂ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇವು ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಾಗುವದೇ ಇಲ್ಲ. ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣಗ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವೇ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮುಂಬಯಿ (ಕುರ್ಲಾ) ಗಾಡಿಯು ಕೊಯಮತ್ತೂರುವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆದದ್ದೂ ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಸಿಕಂದರಾಬಾದದಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮೈಸೂರುವರೆಗೆ ಒಂದು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದಾರಿಗಿಂತ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್-ಬಳ್ಳಾರಿ-ಚಿತ್ರದುರ್ಗ-ಮೈಸೂರು ದಾರಿ ಸಮೀಪದ್ದು ಮತ್ತು ಆ ಗಾಡಿ-ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ನಿಲ್ದಾಣದ ದಟ್ಟಣೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು- ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳ ಒತ್ತಡ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಕಾರಣದಿಂದ ಸಿಕಂದರಾಬಾದು-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಗಾಡಿ ಕೇವಲ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದಾರಂತೆ. ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಯೇ ಓಡಬಹುದಾದ ಮಾರ್ಗ ಲಭ್ಯವಿರುವಾಗ-ರೈಲಿನವರು ಅದನ್ನು ಗಮನಿಸದಿರುವದು ಆಶ್ಚರ್ಯವಲ್ಲವೇ. ಸಿಕಂದರಾಬಾದದಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ-ಹಾಸನ ಮೂಲಕ ಮೈಸೂರನ್ನು-ಇಲ್ಲವೆ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪಬಹುದಾಗಿದೆ. ರೈಲಿನವರು ಗಮನಿಸಬೇಕು.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಜೋಡಿ-ಬಸ್ಸುಗಳು (ಜಂಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳು) ಓಡುತ್ತಿವೆ. 'ರಸ್ತೆ ರೈಲು' ಎಂದು ಜೋಡಿ-ಬಸ್ಸುಗಳು ೨ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈಗಿನ ಜೋಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಆ 'ರಸ್ತೆ ರೈಲಿ'ಗಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಸುಧಾರಿಸಿದ ವಾಹನಗಳು. ಟ್ರಾಮುಗಳಂತಹ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ರೈಲುಗಳಿದ್ದರೇ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ. ಇಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಗರವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಗಳ ಮೇಲೆ ಓಡಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಅಚ್ಚುಕಟ್ಟಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾದೀತು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ವಿಮಾನಪುರದವರೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ದಾರಿ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ಇದೆ. ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೋಗಿ-ಸಾಯಂಕಾಲ ಹಿಂತಿರುಗುವ ಗಾಡಿಯೊಂದಿತ್ತು. ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್.ನವರ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆದದ್ದರಿಂದ ಈ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ರದ್ದಾಯಿತು. ಈಗ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟದಲ್ಲಿಯೂ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನು ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ಪುಷ್ ಪುಲ್ ಮಾದರಿಯ ಗಾಡಿಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಈ ಸುಧಾರಿತ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಳೆದ ಮಹಾನಗರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಿತವಾಗಿ ಓಡಿ ರಸ್ತೆ ಮೇಲಿನ ವಾಹನದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸಬಹುದು. ಈಗಿನ ಜಂಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳಂತಹ ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ

ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ತುಂಬ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿ ಲಾಭಕರವಾಗಿ ಓಡಬಹುದು. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯೋಗ ವಿದ್ಯುತ್ತೀಕೃತ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಬಂಗಾರಪೇಟೆವರೆಗೆ ಬೆಳೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಬೋಗಿಗಳ ಗಾಡಿ (MEMU) ಬೆಂಗಳೂರು ಪರಿಸರದಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕು. ಜೋಲಾರಪೇಟೆ-ಕಟಪಾಡಿ-ಅರಕೋಣಂ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಈ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರೂ ಆಸ್ಥೆ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರವೂ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿಲ್ಲ. ರಾಜ್ಯಸರಕಾರದವರ ಪ್ರಯತ್ನ- ರೈಲಿನಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ-ಯೋಜನೆಗಳತ್ತ ಇದೆ.

ಜೋಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಉಪಯೋಗ ರೈಲುಗಳ ಮೇಲೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬಹುದು. ಕೋಲಾರ-ಬೆಂಗಳೂರು, ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗಗಳು ಇಂಥ ಜೋಡಿಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬಳಸಬಹುದು. ದೇವನಹಳ್ಳಿಯ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಭವ್ಯಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಆಕರ್ಷಕ ವಿವರಗಳು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿವೆಯಲ್ಲವೇ? ದೇವನಹಳ್ಳಿಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಇದೆ. ಆ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ-ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದ ಆವಾರದಲ್ಲಿ ಭೂಗರ್ಭದ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕ್ರಮೇಣ ಬೆಳೆಸಲಿ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಚಿಕ್ಕಬಳ್ಳಾಪುರ-ದೇವನಹಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಬೆಂಗಳೂರು (ದಂಡು) ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗೆ ರೈಲು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಲಿ. ಬೆಂಗಳೂರು-ದಂಡು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್. ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣದವರೆಗೂ ರೈಲು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಲಿ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಬಂದು ಸೇರುವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಎರಡು ನಿಮಿಷ ಯಶವಂತಪುರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಮಲ್ಲೇಶ್ವರದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕು. ಅದರಂತೆ ಸೇಲಂ ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಹೊಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬರುವ ಎಲ್ಲ ಗಾಡಿಗಳೂ ಬಯ್ಯಪ್ಪನ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ನಿಮಿಷ ನಿಲ್ಲಬೇಕು. ಯಲಹಂಕ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರುವ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಎರಡು ನಿಮಿಷ ಅಧಿಕೃತ ನಿಲುಗಡೆ ಇರಬೇಕು. ಈ ನಿಲುಗಡೆಗಳಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ನೂಕುನುಗ್ಗಲನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರಗಿನ-ವಾಹನಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಅನೇಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷ ವೆಚ್ಚವಿಲ್ಲದೆ-ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಜನರಿಗೆ ಹಿತವಾಗಿ, ನೈಋತ್ಯವಲಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ದೊರಕಿಸಬಹುದು. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳನ್ನು-ಕೆಳಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಮಹಾನಗರ ಪಾಲಿಕೆಯವರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ರಚಿಸಬಹುದು. ನಗರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರ ಹೊಣೆ ಸಾಕಷ್ಟಿದೆ. ನಗರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ೫೦-೬೦ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ರೈಲು ಹಬ್ಬಿರುವಾಗ ಅದರ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಮಹಾನಗರದ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ನಿರಾಕರಿಸಬಾರದು. ರೈಲಿನವರು ಈ ಹೊಣೆಯಿಂದ ಜಾರಿಕೊಳ್ಳಬಾರದು.

ಜುಲೈ - ೨೦೦೩

೪೬. ಮಂಗಳೂರು ತಲಪುವ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು

ಹೊಸ ರೈಲು ವಲಯಕ್ಕೆ ಮೂರು ವಿಭಾಗಗಳು ಸೇರಿವೆಯಷ್ಟೇ! ಮಂಗಳೂರು ವರೆಗಿನ ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗ ಕಳೆದ ದಶಕದವರೆಗೂ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಕಂಕನಾಡಿ, ಸುತಾರ ಪೇಟೆಗಳು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಮಾತ್ರ ಪಾಲಘಾಟ ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿತ್ತು. ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು-ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಿದ್ದರಿಂದ, ಮಂಗಳೂರು-ಕಂಕನಾಡಿ ಪಣಂಬೂರು ಮಾರ್ಗ ಅತಂತ್ರವಾಗಿ ಪಾಲಘಾಟ ವಿಭಾಗದ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಸಂಲಗ್ನತೆಯನ್ನೇ ಕಳೆದುಕೊಂಡ ಈ ಭಾಗ ಪಾಲಘಾಟ ವಿಭಾಗದ ಆಶ್ರಯ ಪಡೆದಂತಾಯಿತು. ಮಂಗಳೂರು-ಕಂಕನಾಡಿಯಿಂದ ನವ ಮಂಗಳೂರು (ಪಣಂಬೂರು)ವರೆಗಿನ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮತ್ತು ಮೀ.ಗೇ. ಮಿಶ್ರಮಾರ್ಗ ಬಂದರಿನ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಮಾತ್ರ ಉಳಿದಂತಾಯಿತು. ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಮಾರ್ಗದ ಸೇವೆ ಪ್ರಾರಂಭದೊಡನೆ ಕಂಕನಾಡಿ ಮರುಜೀವ ಪಡೆದು ಈಗ ಕೇರಳದಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಮುಂಬಯಿ-ದೆಹಲಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಗಾಡಿಗಳು ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಬದಿಗಿರಿಸಿ-ಕಂಕನಾಡಿ ಮೂಲಕ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಕಂಕನಾಡಿಯೇ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಎನಿಸಿಕೊಂಡಂತಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ 'ಮಂಗಳೂರು ಪೂರ್ವ' ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡುವಂತೆ ಜನರಿಂದ ಸೂಚನೆಗಳೂ ಬಂದಿವೆ.

ಈಗ ನೈಋತ್ಯವಲಯ ರಚನೆಗೊಂಡಿದೆ. ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಮಾರ್ಗಗಳೆಲ್ಲ ಹೊಸವಲಯಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗಲೂ ಕಂಕನಾಡಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಸಂಲಗ್ನತೆ ಪಡೆದಿಲ್ಲ. ಕಂಕನಾಡಿಯಿಂದ-ಕಬಕ ಪುತ್ತೂರುವರೆಗೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಸಿದ್ಧವಾಗಿ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದರೂ ಮೈಸೂರಿನೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಇಲ್ಲ. ಇಂಥ ಅತಂತ್ರ ಸ್ಥಿತಿ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನಲ್ಲಿಯ ಯಾವ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದಲ್ಲಿಯೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಸಿದ್ಧವಾಗದೆ ಮೀ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಿಯೂ ಕಿತ್ತಿ ಹಾಕಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದ ಈ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಇಂಥ ವಿಚಿತ್ರ ಕ್ರಮಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದೆ. ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರು ಆಡಳಿತದ ಸಮಸ್ಯೆ ಎರಡು ವಿಭಾಗಗಳದ್ದು-ಮೈಸೂರು

ಮತ್ತು ಪಾಲಘಾಟ. ಈಗ ಎರಡೂ ವಲಯಗಳ ಮಧ್ಯದ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ವಿವಾದವು ಬಳ್ಳಾರಿ-ತೋರಣಗಲ್ಲು ಮಾರ್ಗದಂತೆಯೇ ಇದೆಯಾದರೂ ಇದು ಅಷ್ಟು ಜಟಿಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಸಹಿತ-ಆ ಮಾರ್ಗದ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರುವಂತೆ ವಲಯ ಮುಖ್ಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣ ಪಾಲಘಾಟ ವಿಭಾಗದೊಂದಿಗೆ ಒಂದು ಶತಮಾನ ದಿಂದಲೂ ಸಂಬಂಧ ಪಡೆದಿದೆ. ಮಂಗಳೂರು ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧಿ ಪಡೆದಿದೆ. ೧೯-೬ ದಶಕಗಳಿಂದಲೂ ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ಕೆಲ ನಗರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯುತ್ತಲಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲೇ ಮಂಗಳೂರು ದೆಹಲಿ-ಹಾವರಾಗಳಿಗೆ ನೇರ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿತ್ತು. ಆಗ ಮದರಾಸ್ (ಸೆಂಟ್ರಲ್)ನಲ್ಲಿ ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಜೋಡಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಕ್ರಮೇಣ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ಮದರಾಸು ತಾಗದೆ, ಕೊಚ್ಚಿ, ತಿರುವನಂತಪುರ ಗಾಡಿಗಳು, ಗುಡೂರು-ರೇಣಿಗುಂಟ-ಆರಕೋಣಂ ಬೈಪಾಸ್ ಮೂಲಕ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಮದರಾಸು-ಮಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಜೋಲಾರ ಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ನೇರ ಬೋಗಿಗಳೂ ಸೇರುತ್ತಿದ್ದವು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರು ಮೀ.ಗೇ. ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದ ಮೇಲೆಯೂ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಬೋಗಿಗಳು ಜೋಲಾರಪೇಟೆ ಮುಖಾಂತರ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಮಂಗಳೂರು ಇಷ್ಟೊಂದು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪಡೆದದ್ದು ಮಲಬಾರದ ಕೇರಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ. ಈಗಲೂ 'ಮಂಗಳಾಪುರಂ' ಎಂದೇ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು. ಬೋಗಿಗಳ ಮೇಲೆ ಮಲೆಯಾಳಂದಲ್ಲಿ 'ಮಂಗಳಾಪುರಂ' ಎಂದೇ ಬರೆಯುತ್ತಿದ್ದರು. ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಈಗಲೂ ಮಲೆಯಾಳಂನ ಕಾದಿರಿಸುವ ಚೀಟಿಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಂಡು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಸಿಬ್ಬಂದಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೇರಳದವರೇ ಕಾಣುತ್ತಾರೆ! ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಮೀ.ಗೇಜಿನ ರೈಲಿನಿಂದ ಬೆಳೆಯಲಾರಂಭಿಸಿದ್ದು ಕಳೆದ ಎರಡು ದಶಕಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರಿನ ಪ್ರಭಾವ ಕಾಣಲಾರಂಭಿಸಿತು ಎನ್ನುವಷ್ಟರಲ್ಲಿಯೇ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ವಿಚಿತ್ರ ಕ್ರಮ ರೈಲು ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಕತ್ತರಿಸಿತು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಆರಂಭದಿಂದಲೂ ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿವೆ.

ಶೋರನೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿಗುಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಈ ಕಾರ್ಯದ ಸಂಬಂಧಬಲ್ಲಿಯೂ ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಕೆಲಮಾರ್ಪಾಟುಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ, ಕಂಕನಾಡಿವರೆಗೂ ಕೆಲ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಕಂಡುಬರುತ್ತಿವೆ. ಮಂಗಳೂರು-ಕಂಕನಾಡಿ-ಕಬಕ ಪುತ್ತೂರುಗಳ ಮಧ್ಯದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದಿದೆ. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಚಾರದಿಂದ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು

ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ತನ್ನ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಕಟ್ಟೆ ನವಮಂಗಳೂರು (ಪಣಂಬೂರು) ಬಂದರಿನಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಹಳೆಬಂದರ ಗುರುಪುರ ನದಿಯ ಮುಖ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದೆ. ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದ ಹಡಗುಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ಇಲ್ಲಿಯ ನೀರಿನ ಆಳ ಸಾಕಷ್ಟು ಇಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಸಾಗರಗಾಮಿ ದೊಡ್ಡ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕ ಆಳವಾದ ನವಮಂಗಳೂರು ತೀರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಬಂದರ ಕಟ್ಟೆ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ಕಂಕನಾಡಿ ಮುಖಾಂತರ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ರೈಲು ದಾರಿ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಿಂತ ಬಹಳ ದೂರದ್ದು. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲದೆ, ಜಲಮಾರ್ಗವಾಗಿಯೂ ಸಮೀಪದ ಸಂಪರ್ಕವಿದೆ. ಗುಡ್ಡ ದಿನ್ನೆಗಳು ನದಿಯ ಕೊಳ್ಳ, ಸಮುದ್ರದ ಒತ್ತುಗಳು ರೈಲುದಾರಿಯನ್ನು ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿಸಿವೆ. ಈ ಎರಡೂ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಒಳನಾಡಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಅಲ್ಲದೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಹಡಗುಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು ನಗರ ವಿಸ್ತಾರದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದ ಹೊಸ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಅವಶ್ಯವಾಗಿದೆ. ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಾರಿಗೆಗೂ ನೈಋತ್ಯರೈಲು ಮಾರ್ಗಗಳು ಪೂರಕ ಸಾಧನಗಳಾಗಬೇಕು. ನೈಋತ್ಯವಲಯದಲ್ಲಿ ‘ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ಬಂದರುಗಳು (ನವ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಮಗೋವಾ) ಇವೆ. ಇವೆರಡರಿಂದಲೂ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದ ವ್ಯವಹಾರ ದೊರಕಬೇಕು.

ಮಂಗಳೂರು ಸದ್ಯ ಭರದಿಂದ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ನಗರ. ಈಚೆಗೆ ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ಸೂಚಿಸಿದ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಜಲಸಾರಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಾನ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥ ಬಂದರು-ನಗರಕ್ಕೆ ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಇದರ ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲುಗಳೆಲ್ಲ ನೈಋತ್ಯವಲಯ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಸೇರಿದವುಗಳು. ಮಂಗಳೂರು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ-ಪೂರ್ವ ಕರಾವಳಿ ವಲಯದ ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣವನ್ನು ಕೆಲ ಅಂಶಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಲುತ್ತದೆ. ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣದವರೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯವಲಯದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ ಇದೆ. ಹಾವರಾ-ಚೆನ್ನೈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಎಲ್ಲ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು ವಿಶಾಖಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಬಂದು, ಇಂಜಿನ್ನು ಮುಖ ಬದಲಿಸಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥದೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಂಗಳೂರಿಗೂ ಬರಬೇಕು. ಕೇರಳದ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಂಗಳೂರನ್ನು ತಾಗದೆ ತಿರುವನಂತಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಕಂಕನಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಆ ಗಾಡಿಗೆ ನಿಲುಗಡೆಯಿದೆ. ಕಂಕನಾಡಿ-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಲೋಕಲ್ ಷಟಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವೇ! ಮಂಗಳೂರು-ಕಂಕನಾಡಿ-ಬಂಟವಾಳ-ಕಬಕಪುತ್ತೂರು ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಆಗಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಮತ್ಸ್ಯಗಂಧಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಬೇಸಿಗೆಯ ವಿಶೇಷಗಾಡಿಗಳು ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರದೇಶದ ಜನದಿಗೆ ಮೀ.ಗೇ.

ಮಾರ್ಗದ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದಾಗ-ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ-ಕೌತುಕದ ವಾಹನ ಎನಿಸಿತ್ತಂತೆ! ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಬರಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಗಾಡಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಓಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಕೆಲ ದಿನ ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮುಂಬಯಿ-ಮಿರಜ್‌ಿಯ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಗಾಡಿಗೆ ಪೂರಕವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರುವರೆಗೂ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಮಹಾಲಕ್ಷ್ಮಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಆಗ ಹಗಲು ಗಾಡಿಯಾಗಿತ್ತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಶಯನಾಯನ ಕೋಚುಗಳು ಮೊದಲು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದ ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆಯೇ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ಕ್ರಮದಿಂದಾಗಿ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಮೊಟಕುಗೊಂಡಿತು. ಅದೇ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಮುಂಬಯಿ-ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ದೊರಕಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಮಂಗಳೂರಿನ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ-ಅದರ ಪರಿವರ್ತನೆಗೆ ಮಂಗಳೂರಿನಿಂದ ತೈಲ ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ವ್ಯವಹಾರ ಪುಷ್ಟಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ತೈಲಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಕೊಳವೆ ಮಾರ್ಗ (ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗೆ) ಸಿದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಬಹುದಾಗಿದ್ದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಕೇವಲ ಭರವಸೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ.

ನೈಋತ್ಯವಲಯದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ 'ಗಾಲಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅರಮನೆ'ಯಂತಹ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಸಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು-ಮಲ್ಪೆ-ತದಡಿ, ಕಾರವಾರ-ಮಾರ್ಮಗೋವಾದ ಕರಾವಳಿಯೂ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಅದರಂತೆ ಸಕಲೇಶಪುರ- ಮಂಗಳೂರು ಮಧ್ಯದ ಘಟ್ಟದ ನಿಸರ್ಗ ಪ್ರದೇಶವೂ ರಮಣೀಯವಾದದ್ದು. ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರವಾಸ ಹಗಲು ಸಮಯದಲ್ಲಿಯೇ ಆಕರ್ಷಕವಾದದ್ದು. ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆಯನ್ನು ಆದ್ಯತೆಯಿಂದ ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಮಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ಜನರಲ್ಲಿ ಹುಟ್ಟಿದ ಕಳವಳವನ್ನು ಬೇಗನೆ ನಿವಾರಿಸಬೇಕು. ಒಳನಾಡಿನ ಪುಣೆಯಿಂದ-ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕಂಕನಾಡಿ ತಲುಪಿ ಮುಂದೆ ಎರ್ನಾಕುಲಂಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಗಾಡಿಯೊಂದು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಓಡುತ್ತಿದೆ. (ಇದು ಈಗ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಓಡುತ್ತಿದೆ) ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಮಂಗಳೂರನ್ನು ದೂರವಿರಿಸಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳು ಮಂಗಳೂರಿಗೂ ಬಂದು ಹೋಗಬೇಕು. ಸಕಲೇಶಪುರ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ಸಿದ್ಧಗೊಳ್ಳುವವರೆಗೆ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮೂಲಕ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕುತ್ತಿರಲಿ.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೨೦೦೩

೪೭. ನೈಋತ್ಯರೈಲು ಮತ್ತು ಕಾರವಾರ

ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯೂ ಸೇರಿದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ಮಧ್ಯ ರೈಲುವಲಯದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸೇರಿದ್ದ ಮಾರ್ಗ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ತೀರ ಅಲ್ಪ. ಕ್ಯಾಸಲ್‌ರಾಕ್ ಬಳಿಯ ಸುಮಾರು ೭-೮ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ಅಳ್ನಾವರದಿಂದ ದಾಂಡೇಲಿವರೆಗಿನ ಸುಮಾರು ೨೦-೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ. ಇವೆರಡೂ ಮೊದಲು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿದ್ದವು. ಈಗ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡಿವೆ. ಇಡೀ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಪ್ರತಿಶತ ೮೦ ರಷ್ಟು ಭಾಗ ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶವಾಗಿದೆ. ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಜನವಸತಿಯೂ ಕಡಿಮೆ. ಕಾಡಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉದ್ಯೋಗಗಳು ಇವೆ. ಅಳ್ನಾವರ-ದಾಂಡೇಲಿ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಂಡದ್ದು ಕಾಡಿನ.ಮರಸಂಪತ್ತನ್ನು ಸಾಗಿಸುವದಕ್ಕೆ-ಹಿಂದಿನ ಮುಂಬಯಿ ಸರಕಾರದ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಗಾಗಿ. ಕಳೆದ ಶತಮಾನದ ೫೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಈ ಮಾರ್ಗ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ವಿಭಾಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿತು. ಅದೇ ಸುಮಾರಿಗೆ ದಾಂಡೇಲಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಗದ ಕಾರಖಾನೆಯೂ, ಪ್ಲೈವುಡ್ ಉದ್ಯೋಗಗಳೂ ಬಂದವು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ರೈಲು ಹಾಕುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಸುಮಾರು ೧೪೦ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆದಿದೆ. ಈಗ ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ, ಕರಾವಳಿಗುಂಟ. ಆದರೆ ಈ ರೈಲು ಕಾರವಾರ (ಬೈತಕಲ್ಲು) ಗೋಕರ್ಣ, ತದಡಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಬಟಕಳ ಬಂದರುಗಳಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿ ರಚನೆಗೊಂಡಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಕೆಲ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕವಾಗಿ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ನಿಲುಗಡೆಯನ್ನು ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಅವುಗಳು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲವಂತೆ. ಈ ಭಾಗದ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಕಾರವಾರ ಬಂದರಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಇನ್ನೂ ಸಾಕಾರಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನವೂ ಸಾಗಿಲ್ಲ. ಮೂಲ ಯೋಜನೆ ವಿಕೃತಗೊಂಡು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಶಿಲಾನ್ಯಾಸ ಪ್ರಧಾನಿಗಳ ಹಸ್ತದಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಆಯಿತು. ಅನಂತರ ಪ್ರಗತಿಯಾದದ್ದು ತೀರ ಸ್ವಲ್ಪ.

ಕಾರವಾರ ಬಂದರಕ್ಕೆ ಕಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿ ಎರಡು ದಶಕಗಳೇ ಕಳೆದಿವೆ. ಆದರೆ ಆ ಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಇನ್ನೂ ದೊರಕಿಲ್ಲ. ರೇವು ಬೈತಕಲ್ಲು ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನ ಶಿರವಾಡ (ಇದಕ್ಕೇ ಕಾಗವಾರ ಎನ್ನುತ್ತಿದ್ದಾರೆ) ದಿಂದ ಸುಮಾರು ಆರು ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ಸಾಗರ ಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಅದರಂತೆ ನಮ್ಮ ಸಾಗರದ ಬಂದರ ಕಟ್ಟೆಗಳು ದೇಶದ ಆಯಾತ ನಿರ್ಯಾತಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಆಂತರಿಕ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದಲ್ಲಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು ಪಾತ್ರ ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಾರವಾರದಂಥ ಬಂದರುಕಟ್ಟೆಯ ಉಪಯೋಗ ಬಹಳ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಕರಾವಳಿಗುಂಟ ಜಲಸಾರಿಗೆಯೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಾರವಾರದಿಂದ-ಮುಂಬಯಿಗೆ, ಗುಜರಾತದ ಕಾಂಡಲಾಕ್ಕೆ, ಕಾರವಾರದಿಂದ-ಮಂಗಳೂರು-ಕೊಚ್ಚಿ ಹಾಗೆಯೇ ಮುಂದೆ ತೂತುಕುಡಿ ಮತ್ತು ಕೊಲಂಬೋಗಳಿಗೂ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಸರಕುಸಾಗಾಟ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡಪ್ರಮಾಣದ ಹಡಗುಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಶಿರವಾಡದಿಂದ ಬೈತಕಲ್ಲವರೆಗೆ ಅಲ್ಪದೂರದ ರೈಲು ಜೋಡಣೆಯನ್ನು ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನವರು ಕೂಡಲೇ ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು. ಬೈತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ಶಿರವಾಡ ಮೂಲಕ ಪೂರ್ವಕ್ಕೆ ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆಯ ಕೈಗಾ ದೂರವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಅಣುವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಯಂತ್ರಸಾಮಗ್ರಿಗಳೆಲ್ಲ ಬೈತಕಲ್ಲು ಬಂದರ ಮೂಲಕ ಬರಬೇಕಿತ್ತು. ಕೆಲವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಜರ್ಮನಿಯಿಂದ ಆಯಾತವಾದ ಯಂತ್ರ ಸಾಮಗ್ರಿಯನ್ನು ಟಾಟಾ ಕಂಪನಿಯವರು ಬೈತಕಲ್ಲಿನಿಂದ ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಬೆಳಗಾಂವಿ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಾಗಿಸಿದರಂತೆ. ರೈಲು ಅನುಕೂಲತೆ ಇಲ್ಲದ್ದರಿಂದ ಇಂಥ ವಿಶೇಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಶಿವನಸಮುದ್ರದ ಜಲವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರ ಶತಮಾನೋತ್ಸವ ಆಚರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಮೊದಲನೇ ಯಂತ್ರಸಾಮಗ್ರಿ ಬಂದದ್ದು ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ. ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲುಮಾರ್ಗದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದ ಸಾಮಗ್ರಿಯನ್ನು ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ ಮತ್ತು ಆನೆಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ಸಾಗಣೆಯಾಯಿತಂತೆ. ಈಗ ಮಾರ್ಮಗೋವಾಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬಂದಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಕಾರವಾರ ಬಂದರವೂ ಇಂಥ ನಿರ್ಯಾತಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಬೆಳಗಾವಿಯ ಬಳಿಯ ಗೋಕಾಕ ತಡಸಲು-ವಿದ್ಯುತ್ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಯಂತ್ರಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಕಾರವಾರ ಮೂಲಕವೇ ಬಂದವು. ಆಗ ಮಾರ್ಮಗೋವಾ ಬಂದರಿಗೆ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಬಂದಿರಲಿಲ್ಲ. ಕಾರವಾರದಿಂದ ಗೋಕಾಕವರೆಗೆ ಎತ್ತಿನಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಸಾಮಗ್ರಿಯನ್ನು ಸಾಗಿಸಲಾಯಿತಂತೆ!

ಇನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರೈಲು ಬಗ್ಗೆ ಕೇವಲ ರಾಜಕೀಯ-ಆರೋಪ-ಪ್ರತ್ಯಾರೋಪಗಳು ಕೇಳುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ರಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳು ಸಾಗಿಲ್ಲ. ಕಾರವಾರ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶವಿದ್ದುದರಿಂದ, ಈ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯನ್ನು ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯ ಸಹಕಾರದಿಂದಲೇ ಸಾಧಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅರಣ್ಯ ನಾಶಪಡಿಸುವ ಅನೇಕ ದೊಡ್ಡ ಯೋಜನೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಕಾಳಿನದಿ ಗುಂಟ ಆಣೆಕಟ್ಟುಗಳು ಅರಣ್ಯವನ್ನು ಕ್ಷೀಣಿಸಿವೆ. ಕೈಗಾ ವಿದ್ಯುತ್-ಕೊಡಸಳ್ಳಿ ವಿದ್ಯುತ್ ಸಾಗಾಣಿಕೆಗಾಗಿ ವಿದ್ಯುತ್ ತಂತಿಮಾರ್ಗಗಳೂ ಕಾಡನ್ನು ಕಬಳಿಸಿವೆ. ಹೀಗೆ ನಾಶವಾದ ಪ್ರದೇಶದ ಗುಂಟ ರೈಲನ್ನು ಸಾಗಿಸುವದು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಂಜಸ ಕ್ರಮ. ಎಂದರೆ

ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದಷ್ಟು ಕಾಳಿನದಿ ಎಡದಂಡೆಗುಂಟ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವದು ಹೆಚ್ಚು ಯೋಗ್ಯ. ಕಾರವಾರ ನಗರ ಮತ್ತು ಬಂದರಗಳು ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದ್ದುದರಿಂದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ನದಿಗೆ ಕಟ್ಟಲಾದ ಆಣೆಕಟ್ಟುಗಳ ಹಿನ್ನೀರಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳನ್ನು ದಾಟಿಕೊಂಡು ಹೋಗಲು ಕೆಲ ಸೇತುವೆಗಳು ಬೇಕಾಗಬಹುದು.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಸರ್ವೇಕ್ಷಣೆ ಪ್ರಕಾರ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಯಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ಕಾಳಿನದಿಯ ಎಡದಂಡೆಯ ಬರಬಳ್ಳಿ-ಕೊಡಸಳ್ಳಿ ಕೈಗಾ-ಕಡವಾಡ-ಶಿರವಾಡ ಮೂಲಕ ಬೈತಕಲ್ಲು ಸೇರುವಂತೆಯೇ ಸೂಚಿಸಲಾಗಿದೆ. ಎಂದರೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಯಲ್ಲಾಪುರದ ಭಾಗ ಈಗ ಯೋಜಿಸಿದಂತೆ ಮಿಶ್ರಕೋಟಿ-ಕಲಘಟಿಗಿ-ಕಿರವತ್ತಿ ಯಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಬರಬಹುದು. ಮುಂದೆ ಸಾಗುವ ಮಾರ್ಗ ಅರೆಬೈಲು ಘಟ್ಟದ ಮೂಲಕದ ರಸ್ತೆಯ ದಿಕ್ಕನ್ನು ಅನುಸರಿಸದೆ, ಯಲ್ಲಾಪುರದಿಂದ ನೇರವಾಗಿ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಬರಬಳ್ಳಿಯ ಹತ್ತಿರ ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆಗೆ ತಲುಪಿ, ದಂಡೆಗುಂಟ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈ ಮಾರ್ಗವೇ ಅತಿ ಸಮೀಪದ್ದು. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸುರಂಗಗಳು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹಿಂದೆ ಹೇಳಲಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಬರುವ ಹಿನ್ನೀರಿನ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ದಾಟಲು ಸೇತುವೆಗಳು ಬಂದರೆ ಮತ್ತು ಕೆಲಸಣ್ಣ ದಿನ್ನೆಗಳನ್ನು ಕೊರೆದು ಹೋಗುವ ಸುರಂಗಗಳೂ ಬೇಕಾಗಬಹುದು. ಇವುಗಳು ಒಟ್ಟು ದೂರವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಅರಣ್ಯನಾಶವನ್ನು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ಸೀಮಿತಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲು ರಚಿಸುವಾಗ ಸ್ಥಳದಲ್ಲೇ ಮರದ ದಿಮ್ಮಿಗಳು ಹಾಸುಗಳು ದೊರಕುತ್ತಿದ್ದವು. ಈಗ ಅಂಥ ಮರದ ಹಾಸುಗಳ ಉಪಯೋಗವೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಹಾಸುಗಳ ಬಳಕೆಯೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ಅರಣ್ಯದ ಬಳಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ರೈಲಿನವರು ಜೈವಿಕ ಇಂಧನ (ಹೊಂಗೆ ಎಣ್ಣೆ)ದ ಉಪಯೋಗದತ್ತ ಒಲವು ತೋರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಂದರೆ ಈ ನಾಶವಾದ ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೊಂಗೆಗಿಡಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿ ಎಣ್ಣೆಯನ್ನು ಬಳಸುವಂತೆ ಅರಣ್ಯವನ್ನು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಬೆಳೆಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶ ಜಲವಿದ್ಯುತ್‌ನ್ನು ಒದಗಿಸುವದಲ್ಲದೆ, ವನಸಂಪತ್ತಿನಿಂದ ಜೈವಿಕ ಇಂಧನವನ್ನೂ ಒದಗಿಸುವಂತಾಗಲಿ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯೊಂದಿಗೆ ಕ್ರಮಬದ್ಧ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಿ. ಅರಣ್ಯ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಅರಣ್ಯರಕ್ಷಕ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುವ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಲಿ. ಮತ್ತು ಫಾರೆಸ್ಟ್ ರೋಡ್‌ಗಳಂತೆ ಉಪಯೋಗವಾಗಬಹುದು. ರೈಲು ನಿರ್ವಾಹಕ ತಂಡ ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಟ್ರಾಲಿಗಳಂತೆ ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯವರೂ ಟ್ರಾಲಿಗಳನ್ನು ರೈಲು ಹಳಿಗಳ ಮೇಲೆ ಓಡಿಸಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರಸ್ತೆ ಅರೆಬೈಲು ಮೂಲಕವೇ ಸಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಹನಗಳಿಗಾಗಿ ಚತುಷ್ಪಥ ಗಾತ್ರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅರಣ್ಯ ನಾಶವಾದದ್ದು ಸಾಕು. ಅದೇ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗಕ್ಕಾಗಿ

ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅರಣ್ಯನಾಶವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾಗಿದಂತೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗಗಳು ಸಾಗಲಾರವು. ಅದರಲ್ಲೂ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರದೇಶ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲವಾದರೆ ಸುರಂಗಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತದೆ. ಎಂದರೆ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದ ವೆಚ್ಚವೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತವೆ. ಕಾಳೀನದಿ ಎಡದಂಡೆ ಗುಂಟದ ಮಾರ್ಗರಚನೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆ. ಆ ಮಾರ್ಗದ ದೂರವೂ ಕಡಿಮೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಅಂಕೋಲಾ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ೧೬೫ ಕಿ.ಮೀ. ಸರ್ವೆಯಾದ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದಿಂದ ೧೮೧ ಕಿ.ಮೀ. ಕಾಳಿನದೀಗುಂಟದ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಶಿರವಾಡ ಮುಖಾಂತರ ಅಂಕೋಲೆ ೧೭೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮತ್ತು ರಚನೆಗೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ೧೪೪ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ದಾರಿಯಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಕಾರವಾರ (ಬೈತಕಲ್ಲು) ೧೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ ೨೨೫ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ.

ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ರೈಲು ಜಾಲಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆ ಇದ್ದುದು ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವದ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಮಾತ್ರ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಒಳನಾಡಿನ ಬೆಳಗಾವಿ-ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ರೈಲು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಪುಣೆಯಿಂದ ಎರ್ನಾಕುಲಂಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ-ಉಡುಪಿ-ಕಂಕನಾಡಿ ದಾಟಿ ಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಅದರಂತೆ ಬೆಳಗಾವಿಯಿಂದ ಲೋಂಡಾ-ಮಡಗಾಂವ-ಶಿರವಾಡ-ಅಂಕೋಲಾರೋಡ-ಮುರ್ಡೇಶ್ವರ-ಭಟಕಳ-ಉಡುಪಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ನಿತ್ಯ ಹಗಲು ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬೇಕು. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನವರು ಉಡುಪಿ-ಮಡಗಾಂವ ಮಧ್ಯೆ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗಾಗಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದರಂತೆ. ಮಡಗಾಂವ ದಾಟಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳಪ್ರದೇಶದ ಕೇಂದ್ರಗಳಿಗೆ ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಯುವದಕ್ಕೆ ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಯೋಗ್ಯ ಸಾಧನವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಿಂದ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ 'ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಒಳನಾಡಿನ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಗಳಿಕೆ ಬೆಳೆಯುವದಕ್ಕೆ ಕರಾವಳಿಯ ಸಾರಿಗೆಯು ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಅದರಂತೆ ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚುವದಕ್ಕೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳನಾಡಿನ ಸಂಪರ್ಕವೂ ಅಷ್ಟೇ ಮಹತ್ವದ್ದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮಡಗಾಂವ ಮೂಲಕ-ಮುಂಬಯಿ ಹಗಲುಗಾಡಿಗಳು ಓಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಡಗಾಂವ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮುಂಬಯಿಗೆ ಇನ್ನೊಂದು ಗಾಡಿ ಓಡಬಹುದು.

ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ - ೨೦೦೪

೪೮. ಕರ್ನಾಟಕ 'ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್

ಈ ವರ್ಷದ (೨೦೦೪) ರೈಲು ಮುಂಗಡ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಹದಿನೆಂಟು ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾಪವಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೆಯದು ಫೆಬ್ರುವರಿ ೮ ರಂದು ಹಜರತ್ ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಇನ್ನುಳಿದ ಗಾಡಿಗಳು ಕ್ರಮೇಣ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷದೊಳಗಾಗಿ ಓಡಲಿವೆಯಂತೆ. ಈ ಹೊಸ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಪ್ರಥಮಸ್ಥಾನ ದೊರಕಿದ್ದು ನಮ್ಮ ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳ ಪ್ರಯತ್ನದಿಂದ ಎಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ದಿನ ತಡೆರಹಿತ ಓಡುವಂತೆ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಹಿತವಾದದ್ದು-ಎಂದು ಪರಿಶೀಲಿಸಬಹುದು.

ತಡೆರಹಿತ ಗಾಡಿಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕು ದೇಶದ ರಾಜಧಾನಿಯನ್ನು ತಲುಪುವ ಸಂಪರ್ಕ ದೊರೆಯಬೇಕೆಂಬುದೇ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ. ಇಂಥ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ಓಡಾಟ ದಿಲ್ಲಿ-ಪಾಟ್ನಾಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಪ್ರಾರಂಭ ವಾಯಿತಂತೆ. ಈ ದೂರ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀರುವದಿಲ್ಲ (೯೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ಮಾತ್ರ) ಈ ಮಾರ್ಗ ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ದಾಟಿ ಬಿಹಾರವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತದೆ. ಬಿಹಾರ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶದ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ತಡೆರಹಿತ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನೂ ಬಿಹಾರ ಜನರಿಗಾಗಿಯೇ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದಂಥ ದೂರದ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಎರಡು ಮೂರು ರಾಜ್ಯಗಳನ್ನು ದಾಟಿ ಗಾಡಿ ಓಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ದೂರವನ್ನು ತಡೆರಹಿತ ಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಕ್ರಮಿಸುವದು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ೭-೮ನೂರು ಕಿ.ಮೀ.ನ ಓಟದ ನಂತರ ಗಾಡಿಗಳು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುವದು ಅವಶ್ಯ. ಅಲ್ಲದೆ ಚಾಲಕವರ್ಗದವರ ಬದಲಾವಣೆಯೂ ಅವಶ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕಾದ ಆಹಾರ-ನೀರು ಇತ್ಯಾದಿ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲ ಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ಲಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ವಿರಾಮ ಕಾಲವನ್ನು ಮಿತಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಆದರೆ ನಿಲ್ಲುವ ಕಾಲವನ್ನು ಪೂರ್ತಿ ಕಡಿದು ಹಾಕಲಾಗದು. ಓಡುವ ಯಂತ್ರಗಳಿಗೂ ಸ್ವಲ್ಪ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಅವಶ್ಯ. ನಮ್ಮ ವಿಶಾಲದೇಶದಲ್ಲಿ ತಾಪಮಾನವೂ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ. ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ತಾಪಮಾನದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳಿಗೆ ಅಲ್ಪಕಾಲದ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಅವಶ್ಯ.

ಈಗಾಗಲೇ ಓಡುತ್ತಿರುವ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಅತಿ ಕಡಿಮೆ ನಿಲುಗಡೆಗಳಿಂದ ವಾತಾನುಕೂಲದ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ರಾಜ್ಯ ರಾಜಧಾನಿಗಳಿಂದ ದೇಶದ ರಾಜಧಾನಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ಯಾವ ಕಾಲಕ್ಕೂ ವಿಮಾನಯಾನ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸುವಂತಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿದ್ದರೂ ವಾಯುಯಾನದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲೂ ಒದಗಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದರೆ. ವಾಸ್ತವಾಂಶವೆಂದರೆ ಈ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ಕೇವಲ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯ ಗಾಡಿಗಳಾಗಿವೆ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಪ್ರತಿಶತ ೪೦ ರಷ್ಟು ಮಾತ್ರ. ಶತಾಬ್ಧಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಜನ ಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಬಂದಂತೆ. ಈಗ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳನ್ನು ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದವರಿಗಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುತಿದ್ದಾರೆ. ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳು ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಬಾರದು ಎಂದು ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜಿಸಲಾದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಗಾಡಿಗಳು ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲದ ನಗರದಿಂದ ಓಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎತ್ತಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಮದುರೈ ಇಂಥ ಗಾಡಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆಯಲಿದೆ. ದರಭಾಂಗಾ (ಸಮಸ್ತಿಪುರ) ಬಿಹಾರ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿಗೆ ಆಯ್ಕೆಯಾದ ನಗರವಾಗಿದೆ. (ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಜೋಧಪುರ-ಹೊಸದೆಹಲಿ ಮಧ್ಯೆ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರುದಿನ ಓಡಲಿವೆ. ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಸಿಕಂದ್ರಾಬಾದ್-ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ ಮಧ್ಯೆ ವಾರಕ್ಕೆ ಮೂರು ದಿನ. ಈ ಗಾಡಿ ಕರ್ನೂಲು ಮೂಲಕ-ತಿರುಪತಿವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಲಿದೆಯಂತೆ. ಕೇರಳದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಕೋಚುವೇಲಿ-ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ ಮಧ್ಯೆ ಓಡುವದಂತೆ. ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಮಾತ್ರ ಓಡುವ ಈ ಗಾಡಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಂಕನಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ನಿಲುಗಡೆಯಿದೆ. ಅದು ಕೊಂಕಣ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತದೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ 'ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ' ಬಾಂದ್ರಾದಿಂದ ಹೊರಡುವುದಂತೆ.) ಆಯಾ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ 'ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ' ಸೂಕ್ತ ನಿಲುಗಡೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು. ಆದರೆ ತಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ದಾಟಿದ ಮೇಲೆ ಈ ಗಾಡಿಯ ಸೇವೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಲಭ್ಯವಿರುವದಿಲ್ಲ. ತಡೆರಹಿತ ಗಾಡಿಯ ಅರ್ಥವೇ ಹೀಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರಾಜ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿಗೇ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದಲೇ ಹಿಂತಿರುಗುತ್ತದೆ. ಯಶವಂತಪುರ ಬಿಟ್ಟರೆ ರಾಜ್ಯದ ಇನ್ನಾವ ನಗರಕ್ಕೂ ಸಂಪರ್ಕ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗಾದರೆ ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಪೈಪೋಟಿ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಕ್ರಮೇಣ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ್ನು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ರದ್ದುಗೊಳಿಸಬೇಕಾಗಬಹುದು! 'ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ' ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ತಡೆರಹಿತ ಓಡುತ್ತಿರುವದರಿಂದ ಇಡೀ ಪ್ರಯಾಣ ೩.೨ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಸದ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಅವಧಿ ೩೪ ಗಂಟೆ-೩೦ ನಿಮಿಷದ್ದಾಗಿದೆ. ಅದು ಪೂರೈಸುವ ದೂರವೂ ಹೆಚ್ಚು ಮತ್ತು ನಿಲುಗಡೆಗಳೂ ಹೆಚ್ಚು.

ಕರ್ನಾಟಕದ ರಾಜಧಾನಿ ರಾಜ್ಯದ ಆಗ್ನೇಯ ಭಾಗದಲ್ಲಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಹೊರಟರೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳು ಇಲ್ಲ. ರಾಯಚೂರು-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮುಖಾಂತರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ರಾಜಧಾನಿಯಲ್ಲದ ಬೇರೆ ದೊಡ್ಡ ನಗರವೆಂದರೆ ಮೈಸೂರು. ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ- ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮುಂದೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ತಡೆರಹಿತ ಓಡಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೆ ಪರ್ಯಾಯ ಮಾರ್ಗವೆಂದರೆ ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಮಡಗಾಂವ-ಪನವೇಲ-ವಸಯಿರೋಡ್-ವಡೋದರಾ ದಾರಿಯಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ರಾಜಧಾನಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ (ವಾರದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ದಿನ) ಇರುವದರಿಂದ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಓಡುವದು ಹೆಚ್ಚು ಅರ್ಥಪೂರ್ಣವಾದದ್ದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗೋವಾಗಳಿಂದ ನಿತ್ಯ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಗೋವಾ-ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ್ ದಾರಿಯನ್ನನುಸರಿಸದೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳನಾಡಿನ ಕೆಲ ನಗರಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು.

ಸದ್ಯ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಒಟ್ಟು ಹದಿನೆಂಟು ಬೋಗಿಗಳಂತೆ. ನಾಲ್ಕು ಸಾಮಾನ್ಯ ಬೋಗಿಗಳಂತೆ. ಎಲ್ಲಿಯೂ ನಿಲ್ಲದ ಈ ಗಾಡಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಸಾಮಾನ್ಯ ಕೋಚುಗಳು ಅವಶ್ಯವಿಲ್ಲ. ಮಧ್ಯಂತರದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸುವ ಇಂಥ ಕೋಚುಗಳು ಈ ಗಾಡಿಗೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲವಲ್ಲ. (ಈ ಸಾಮಾನ್ಯ ಕೋಚುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಎರಡಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಲಾಗಿದೆ.ಹೀಗೆ ಒಟ್ಟು ಬೋಗಿಗಳು ೧೬ ಮಾತ್ರ) ಈ ಗಾಡಿಯ ಓಡಾಟವನ್ನು ಅತಿ ಅವಸರದಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಡಿಸಿದಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಓಡಲು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗ ೩೯ ಗಂಟೆಗಳ ಪ್ರಯಾಣವೆಂದು ಸೂಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆ ಅವಧಿಯನ್ನು ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳಿಂದ ಕಡಿತಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಚುನಾವಣೆಯ ಸಮಯವನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಅವಸರದಿಂದ ಏರ್ಪಡಿಸಲಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದಾಗಿದೆ. ಈ ಪ್ರಯಾಣ ೩೨ ಗಂಟೆಗಳದ್ದಾಗ ಬಹುದಾಗಿದೆ. ಇರಲಿ. ಪ್ರಾರಂಭದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸಂಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದ 'ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ'ಗಳಿಗೆ ಉಪಯುಕ್ತ ಸೂಚನೆಗಳು ದೊರಕಿ ಸುಯೋಜಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುವಂತಾಗಲಿ. ಕೇವಲ ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಗಾಗಿ ಅರ್ಧ-ಮರ್ಧ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಗಾತ್ರದಿಂದ ಓಡುವ ಗಾಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಫಲಪ್ರದವೆನಿಸಲಾರದು. ಲಾಭಕರ ವೆನಿಸಲಾರದು. ಜನಪ್ರಿಯತೆಯನ್ನೂ ಪಡೆಯಲಾರದು.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅವು ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ

ದಿಲ್ಲಿಯ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸಬಹುದು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಸೂಚಿಸಿದ್ದು ಕೂಡ ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಯಾದ ನಂತರ ಆಗಬೇಕಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. ಮೈಸೂರು-ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ಹೊನ್ನಾವರ -ಪನವೇಲ್ ವಸಯಿರೋಡ್-ವಡೋದರಾ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಾವು ಗಮನದಲ್ಲಿರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕವೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ತಲುಪಿದರೆ ಆಯಿತು ಎನ್ನುವಂತಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಉತ್ತರಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಮದ್ರಾಸಿನ ನೆರಳಿನಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ವಾತಾವರಣ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು-ಹಾಸನ-ಶಿವಮೊಗ್ಗಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನೆರಳಿನಲ್ಲಿ ಗಣಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ಬಂದಿದೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಮಂಗಳೂರು-ಹಾಸನ ಮಾರ್ಗ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧವಾದರೆ ಅಲ್ಲಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ \ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮೂಲಕ ದಿಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಸಂಪರ್ಕಕ್ರಾಂತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಕೆಲವಾದರೂ ಮುಖ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯ ಮುಖ್ಯನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅಧಿಕೃತ ನಿಲುಗಡೆ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಇದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾದಂತೆ ಅಪೇಕ್ಷಣೀಯವೂ ಆಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸಂಪರ್ಕ ಕ್ರಾಂತಿ ಗಾಡಿಗಳು ಈಗ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜನರು ಈ ಗಾಡಿಯ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯಲು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ (ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ) ಬರುವಂತಾಗಬಾರದು. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರದೆ-ದಿಲ್ಲಿಯ ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯುವಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಬೇಕು. ಗೋವಾ-ನಿಜಾಮುದ್ದೀನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಳಗಾವಿ ಮೊದಲಾದ ನಗರಗಳಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕವಲ್ಲದ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದಲೂ-ಉತ್ತರ ಭಾರತದ ನಗರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸೌಕರ್ಯವಿರಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಮೂಲಕವಲ್ಲ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸ್ವರ್ಣಜಯಂತಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಓಡುವ ಗಾಡಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹಾಸನ-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು- ತುಮಕೂರು ಮೂಲಕದ ದಾರಿ ಬಳಸುದಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಅಕ್ಟೋಬರ್ - ೨೦೦೪

೪೯. ಬಿಜಾಪುರದ ಗಾಡಿ 'ಬಸವ' ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್

ಯಶವಂತಪುರ-ಬಿಜಾಪುರಗಳ ಮಧ್ಯೆ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಓಡುತ್ತಿದ್ದ ಗಾಡಿ ಇನ್ನು ವಾರಕ್ಕೆ ಮೂರು ದಿನ ಓಡುವದಂತೆ. ಈ ಗಾಡಿಗೆ 'ಬಸವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಎಂದು ಹೆಸರಿಡಲಾಗಿದೆ. ನೈಋತ್ಯರೈಲುವಲಯದವರು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಗಳಿಸುತ್ತಿವೆ. ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕಿದ ಮೇಲೆ ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಬಿಜಾಪುರ ನಡುವೆ ಓಡಾಡುವ ಕೆಲವೇ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲದೆ ಈಗ ಬಿಜಾಪುರದಿಂದ ಮುಂಬಯಿಗೆ, ಹೈದರಾಬಾದಕ್ಕೆ, ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುವಂತೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಈ ಗಾಡಿ ಕ್ರಮೇಣ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಣೆ ಪಡೆಯಿತು. ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಓಡುತ್ತಿದ್ದುದು ವಾರಕ್ಕೆ ಮೂರುಸಲದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಆಯಿತು. ಇನ್ನು ಪ್ರತಿದಿನ ಓಡುವ ದಿನಗಳೂ ದೂರವಿಲ್ಲ. ಇದೊಂದು ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ಬೆಳವಣಿಗೆ.

ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ-ಬಿಜಾಪುರದ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರ ೮೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಇದ್ದಾಗ ಗೋಲಗುಮ್ಮಟ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ಈ ದೂರ ೭೧೭ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ವಿಜಯನಗರ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನಿಂದ ಧರ್ಮಾವರಂ-ಹೊಸಪೇಟೆ-ಗದಗ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ೬೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿತ್ತು. ರಸ್ತೆಯಿಂದ-೧೩ನೇ ಹೆದ್ದಾರಿಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೬೫೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದಾಗಿದೆ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯ ತ್ರಿಶಂಕು ಸ್ಥಿತಿ ಸದ್ಯ ಎಂಟುನೂರು ಕಿ.ಮೀ.ಗೂ ಮೀರಿದ ದೂರದ್ದಾಗಿಸಿದೆ. ಗದಗ-ಬಿಜಾಪುರ ಮಧ್ಯದ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡರೂ ಈಗ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿರುವ 'ಬಸವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಓಡಾಟ ಮುಂದುವರೆಯುವದೆಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು. ಈ ಗಾಡಿಯ ಸೇವೆ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಕಲಬುರ್ಗಿ, ವಾಡಿ, ರಾಯಚೂರುಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಅನುಕೂಲದ್ದಾಗಿದೆ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಯ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಕುಗ್ಗಿಸುತ್ತದೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಎರಡು ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ನಾಲ್ಕು ಸೆಕ್ಷನಲ್ ಕೋಚುಗಳು ಸೊಲ್ಲಾಪುರವರೆಗೆ ಇವೆ. ಕ್ರಮೇಣ ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕೋಚುಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲವಾದೀತು. 'ಬಸವ

ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಸಮಯಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಬದಲಿಸಿದರೆ ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನ ಹೆಚ್ಚಿನ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನೂ ತಗ್ಗಿಸಬಹುದು.

'ಬಸವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಹೆಚ್ಚು ಆಕರ್ಷಕವಾಗಲು ಕೆಲ ಮಾರ್ಪಾಟುಗಳು ಅವಶ್ಯ. ಹುಟಗಿ-ಜಂಕ್ಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರದ ಗಾಡಿಗಳು ನಿಂತು ಇಂಜಿನ್ನು ಹಿಂದುಮುಂದಾಗಿಸುವ (Reversing) ಕ್ರಮದಲ್ಲಿ ಸಮಯ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಸದ್ಯ ಈ ಗಾಡಿಗಳು ೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ ಸೊಲ್ಲಾಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಮತ್ತೆ ಅದೇ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬಂದು ಬಿಜಾಪುರದ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಚಲಿಸುತ್ತವಂತೆ! ಎಂದರೆ ಈ ೧೫ + ೧೫ ಕಿ.ಮೀ. ವ್ಯರ್ಥ ಓಡಾಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವಂತೆ ಹುಟಗಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೈಪಾಸ್ ಲೂಪಲೈನ್ ರಚನೆಯಾಗಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಬಿಜಾಪುರ-ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮಧ್ಯದ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಸುಗಮವಾಗುತ್ತದೆ. ವಾಡಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ರಾಯಚೂರು ದಿಕ್ಕಿನಿಂದ ಬರುವ ಹೈದರಾಬಾದ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಇರುವಂತೆ ಹುಟಗಿಯಲ್ಲಿಯೂ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬರಬೇಕು.

"ಬಸವ" ಹೆಸರು ಪಡೆದ ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಬಸವ ಕಲ್ಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ರೈಲಿನವರು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. 'ಬಸವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿ'ನ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ ಸೇವೆ ಇರಬೇಕು. ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಭಾಲ್ಕಿ ಬೀದರಗಳಿಗೂ ಇಂಥ ಅನುಕೂಲತೆ ದೊರಕಿದರೆ ಉತ್ತಮ. ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಅಲ್ಲದೆ, ರೈಲು ಟಿಕೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿಯೇ ಸೇರಿ ಜಂಟಿ ಟಿಕೆಟ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ದೊರಕುತ್ತಿರಬೇಕು. ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಧರ್ಮಾವರಂ ಮತ್ತು ಪೆನಗೊಂಡ ಸ್ಟೇಶನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪುಟ್ಟಪರ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಕರಿಗಾಗಿ ಇತ್ತು. ಈಗ ಅಲ್ಲಿ ರೈಲು ದಾರಿಯೇ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿ ಆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿವೆ. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣವರೆಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಯೋಜನೆಯ ಪೂರ್ವ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನೂ ಇಂಥ ಸಂಯುಕ್ತ ತಿಕೀಟುಗಳಿಂದ ಸಾಧಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ದೊರಕಬೇಕು. ಕ್ರಮೇಣ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣದಲ್ಲಿ ಗಣಕೀಕೃತ ಟಿಕೆಟ್ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ, ರೈಲು ಟಿಕೆಟ್ ಕಾದಿರಿಸುವ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಬೆಳೆಸಬೇಕು. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಗಣಕೀಕೃತ ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು-ಬಿಜಾಪುರ-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿಗಳಿಗೂ ಪ್ರಯಾಣಚೀಟಿಗಳು ದೊರಕುವಂತಾಗಬೇಕು. ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ ಕಲಬುರ್ಗಿ ನಿಲ್ದಾಣದ ಔಟ ಏಜೆನ್ಸಿ ಎಂದಾಗಿ ಕಾರ್ಯಾರಂಭವಾಗಬೇಕು. ಫೀಡರ್ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ನಿಗಮದವರ ಸಹಕಾರವನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು. ಬೀದರ-ಭಾಲ್ಕಿ ಗಳಿಗೂ ಬಸವ ಕಲ್ಯಾಣದ ಔಟ ಏಜೆನ್ಸಿಯ ಕಾರ್ಯ ವಿಸ್ತರಣೆಯಾಗಬಹುದು. ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬೀದರಜಿಲ್ಲೆಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸಮಯದ ಉಳಿತಾಯವೂ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಕಲಬುರ್ಗಿಯಿಂದ ಹುಟಗಿ-ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಿಜಾಪುರಕ್ಕಿಂತ ಗಾಣಗಾಪುರ-

ಸಿಂದಗಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸಿದರೆ ಬಿಜಾಪುರದ ಒಟ್ಟು ದೂರ ಸುಮಾರು ೭೦-೭೫ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಿಮೆಯಾದೀತು. ಹುಟಗಿ ಮೂಲಕ ಬರುವ ರೈಲು ದಾರಿ ಪುಣೆ ಮುಂಬಯಿ ದಿಕ್ಕಿನ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಿರಲಿ. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ಒಮ್ಮೆಲೆ ಸಿದ್ಧವಾಗಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಗಾಗಿ ಸೂಚನೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊಸ ಮಾರ್ಗ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನ ಮಾರ್ಗ ವಿಸ್ತಾರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಈಶಾನ್ಯ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಬೆಳೆಸಲು ದಾರಿ ತೋರಿಸುತ್ತದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಗುಂತಕಲ್ಲುವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ನಾಲ್ವತ್ತು ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ಉಳಿಸುವ ಕ್ರಮವೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು. ಧರ್ಮಾವರಂ-ಗುಂತಕಲ್ ಮಧ್ಯದ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಪರಿವರ್ತನೆ ಪೂರ್ತಿಗೊಂಡರೆ ದೂರದಲ್ಲಿಯೂ ಸಮಯದಲ್ಲಿಯೂ ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ಈ ಉಳಿತಾಯ ಈ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಅನೇಕ ಗಾಡಿಗಳಿಗೂ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಹಂಪಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಕರ್ನಾಟಕ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್, ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮೊದಲಾದ ಗಾಡಿಗಳ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಇದರಿಂದ ಲಾಭವಿದೆ. ಸದ್ಯದ ಸ್ಥಿತಿಯ ದೂರಗಳ ಕೃತ್ರಿಮ ಗೊಂದಲದಲ್ಲಿ ಬಸವ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ದರಗಳೇ ಅನ್ವಯವಾಗಬೇಕು. ಬಳ್ಳಾರಿ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಧರ್ಮಾವರಂ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಬೇಗನೆ ಪರಿವರ್ತನೆಗೊಂಡು ದೂರದಲ್ಲಿ ಕಡಿತದ ಲಾಭವನ್ನು ನಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬೇಗನೆ ಒದಗಿಸಲಿ.

ಮಾರ್ಚ್ - ೨೦೦೪

೫೦. ಬುದ್ಧಿಜೀವಿಗಳ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ

ಕಳೆದ ಬೇಸಿಗೆಯ ರಜಾದಿನಗಳ ವಿಶೇಷ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಯಶವಂತಪುರ-ಧಾರವಾಡ ಮಧ್ಯದ ಸಾಪ್ತಾಹಿಕ ಗಾಡಿಯೂ ಓಡಿದ್ದು ಒಂದು ವಿಶೇಷವೆಂದೇ ಹೇಳಬೇಕು. ಈ ಸಂಬಂಧದ ಪ್ರಕಟಣೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲಿನವರು 'ಬುದ್ಧಿಜೀವಿಗಳ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯ' ಎಂದು ವರ್ಣಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಬೇಸಿಗೆಯ ಎರಡೂವರೆ ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ ವಾರಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಯೋಜನೆಯಿತ್ತು. ಆದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಾಕಷ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ಒಂದೇ ತಿಂಗಳ ನಂತರ ಓಡಾಟ ರದ್ದಾಯಿತು.

ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿ (೨೩-೩೦ಕ್ಕೆ) ಹೊರಡುತ್ತಿದ್ದ ಗಾಡಿ ದಾರಿಮಧ್ಯದ ಪ್ರಮುಖ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಅಪರಾತ್ರಿಯಲ್ಲಿ ತಲುಪುವುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಂದ ಹೊರಡುವ ಧಾರವಾಡ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಈ ಗಾಡಿ ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲದ್ದು. ಎಂದರೆ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದಲೇ ಸುಮಾರು ಏಳು-ಎಂಟು ನೂರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಈ ಗಾಡಿಗೆ ರೈಲಿನವರು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ್ದೇ ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ದಾರಿಯಲ್ಲಿಯ ಹಾವೇರಿ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗಳಿಂದ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಹೋಗುವವರಿಗೆ ಇದು ತುಂಬ ಅನುಕೂಲದ್ದಾಗಿತ್ತು. ಈ ಅಲ್ಪ ದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದ ಬೋಗಿಗಳು ಸಾಕು. ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ವಾತಾನುಕೂಲಿತ ಬೋಗಿಯೂ ಉಪಯುಕ್ತವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಗಾಡಿ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬರುವ ಸಮಯಗಳೂ ಆಕರ್ಷಕವಾಗಿಲ್ಲ. ನಿತ್ಯ ಓಡುವ ರಾಣಿಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೇವೆ ಸುಮಾರು ಅದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಯೋಜಕರು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಈ ಗಾಡಿಗಳ ಉಪಯುಕ್ತತೆಯನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದೇ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಎಂಥ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೇಕು? ಅದಕ್ಕೊಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಯನ್ನೇ ಓಡಿಸುವಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಇಲ್ಲ. ಇದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿವಿಧ ಬಡಾವಣೆಗಳಿಂದ ನೇರ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಧಾರವಾಡ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿರಾತ್ರಿ ಒಂದುನೂರು ವಿವಿಧ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ೭-೮ ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥ ಸುಖಾಸನ-ವಿಹಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೇವೆಯೊಂದಿಗೆ ಪೈಪೋಟಿ ಮಾಡುವ ರೈಲು ಸೇವೆ ಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಧಾರವಾಡದ ದೂರ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ೪೩೦ ಕಿ.ಮೀ. ರೈಲಿನಿಂದ

೪೯೧ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸುಧಾರಣೆ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವಾಗ ಪ್ರಯಾಣ ತೀವ್ರಗತಿಯಿಂದ ಮುಗಿಯುತ್ತದೆ. ಮಧ್ಯಮ ಮತ್ತು ಅಲ್ಪದೂರದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಅನೇಕ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ರೈಲುಪ್ರಯಾಣದ ಅನುಕೂಲತೆಗಳೇ ಬೇರೆ. ೫೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಒಳಗಿನ ಪ್ರಯಾಣ ದರ ಕಡಿಮೆ ಎಂಬುದೇ ಮುಖ್ಯ. ಸುಖವಾಗಿ ಕೂತುಕೊಂಡು ಗಾಡಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವಾಗಲೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕೈಕಾಲು ಸಡಿಲಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಾಹಾರದ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಗಾಡಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿರುವಾಗಲೇ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಗಾಡಿ ಎಂದರೆ ಇಂಟರ್-ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ಜನಶತಾಬ್ದಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಮಾತ್ರ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಧಾರವಾಡದವರೆಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸಿದರೆ ಧಾರವಾಡದ ಬುದ್ಧಿಜೀವಿಗಳು ತೃಪ್ತರಾಗುತ್ತಾರೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಬೆಳಗಿನ ಇಂಟರ್ ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ೬.೨೦ಕ್ಕೆ ಹೊರಡುತ್ತದಷ್ಟೇ! ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಹಿಡಿಯಲು ಧಾರವಾಡದಿಂದ ಸುಮಾರು ೫ ಗಂಟೆಗೆ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ದಿನಾಲು ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಆಶ್ಚರ್ಯಕರ ಸಂಗತಿಯೆಂದರೆ ಇಂಥ ಬಸ್ಸು ಧಾರವಾಡ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದಲೇ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದಂತೆ! ಈ ಬಸ್ಸು ನೇರವಾಗಿ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕರೆದೊಯ್ಯುತ್ತದೆ!! ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿದ್ದರೂ ಇಂಥ ಬಸ್ಸು ಓಡುತ್ತಿದ್ದುದು ರೈಲಿನವರಿಗೆ ಅವಮಾನಕರ. ಬಸ್ಸುಗಳು ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಬರಲಿ. ಆದರೆ ಒಂದು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸೇವೆ ಕೊಡುವದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ರೈಲಿನವರೇ ಒಂದು ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಅಥವಾ ರೈಲು ಹಳಿಗಳ ಮೇಲೆ ಓಡುವ ಬಸ್ಸನ್ನು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆ ಕೊಡುವಂತೆ ಓಡಿಸಬಹುದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟಿದ್ದರೆ ಈ ಗಾಡಿಯನ್ನೇ ಧಾರವಾಡದಿಂದ ಸುಮಾರು ೫-೪೫ಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬಹುದು. ಧಾರವಾಡದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸೇರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬರಲಿ. ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಗಣಕೀಕೃತ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ಸೌಕರ್ಯ ಇದೆ. ಇಂಟರ್‌ಸಿಟಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿಗೆ ಧಾರವಾಡದಿಂದಲೇ ಬೆಂಗಳೂರುವರೆಗಿನ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಬೆಳಗಿನ ಆ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಹಾಸಲು ಇಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು.

ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸು ಬೇರೆ ಊರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗಲಿ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಕಿತ್ತೂರು ಪಟ್ಟಣಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಿತ್ತೂರು ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಎರಡೂ ದಿಕ್ಕಿನ ಗಾಡಿಗಳ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಓಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಟಿಕೆಟ್ ಪದ್ಧತಿಯಿಂದ

ಕಿತ್ತೂರಿನಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಔಟ್ ಏಜನ್ಸಿ ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಬರಬಹುದು. ಅದರಂತೆ ಸವದತ್ತಿ ಎಲ್ಲಮ್ಮನ ಗುಡ್ಡವೂ ಧಾರವಾಡ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೊರ ಸಂಪರ್ಕ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನೂ ಪಡೆಯಬಹುದು.

ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ನಂಟು ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ಧಾರವಾಡ ನಗರದಿಂದ ಆಗ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣ ಬಹಳ ದೂರವೆನಿಸಿತ್ತು. ಆರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಧಾರವಾಡ ನಗರದ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಿಂದ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವರೆಗೂ ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರೈಲು ಆಡಳಿತದವರೇ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಇಂಥ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರ ಸಹಕಾರದಿಂದ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಆರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಧಾರವಾಡ ನಗರದಲ್ಲಿಯೇ ಒಂದು ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸು ಇತ್ತು. ಇಂಥ ಬುಕ್ಕಿಂಗ್ ಆಫೀಸು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ದುರ್ಗದ ಬೈಲಿನಲ್ಲಿಯೂ ಇತ್ತು. ಅಲ್ಲಿಂದಲೂ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಸ್ಟೇಶನ್‌ವರೆಗೆ ಓಡುತ್ತಿತ್ತು. ಇಂಥ ಒಂದು ಆಫೀಸು ಬೆಳಗಾವಿಯ ಗಣಪತಿ ಗಲ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಇತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೆನೆಯಬಹುದು. ಆಗಲೂ ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಹೋಗಿಬರುವ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇದ್ದರು. ಈಗಿನ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ದೊಡ್ಡಗಾಡಿಗಳು ಬಂದ ಮೇಲೆ - ಧಾರವಾಡದಿಂದ-ಅಳ್ನಾವರ-ಲೋಂಡಾ-ಬೆಳಗಾವಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯದಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಲೂ ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಆಸನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ರೈಲು ಬಸ್ಸು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಬೆಳಗಾವಿಗೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಓಡಿ-ಸಾಯಂಕಾಲ ಹಿಂತಿರುಗಿ ಬರಬಹುದು. ಎದಿರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸ್ವಾಗತವಿದೆ.

ಆರು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಅಷ್ಟೊಂದು ಬೆಳೆದಿರಲಿಲ್ಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಗದಗ-ಧಾರವಾಡ ಲೋಕಲ್‌ಗಳೇ ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಆಗ ಧಾರವಾಡದ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಬರುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಂದ ಬಂದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳಿಗೆ ಉಗಿ ಇಂಜಿನ್‌ಗಳೇ ಇದ್ದವು. ಉಗಿಬಂಡಿಗೆ ನೀರು ತುಂಬುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಧಾರವಾಡದಲ್ಲಿತ್ತು. ಇಂಜಿನ್ ಮುಖ ತಿರುಗಿಸುವ ಯಂತ್ರವೂ (Turn table) ಇತ್ತು. ಪ್ರತಿ ಪ್ರಯಾಣದ ನಂತರ ಆ ತಿರುಗಣೆ ಸಾಧನಕ್ಕೆ ಇಂಜಿನ್ನು ಹೋಗಿ ತಿರುಗಿ ಬಂದು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಎಳೆದುಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನುಗಳು ಬಂದ ನಂತರ ಈ ಎಲ್ಲ ಕ್ರಮಗಳು-ಶ್ರಮಗಳು ಮಾಯವಾಗಿವೆ. ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳಂತೂ ಇನ್ನೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಿವೆ. ಈ ಪುಷ್-ಪುಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ನಾಲ್ಕು-ಆರು-ಇಲ್ಲವೆ ಹತ್ತು ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿರಬಹುದು. ಕಡಿಮೆ ಬೋಗಿಗಳಿದ್ದರೆ ಕಡಿಮೆ ಶಕ್ತಿಯ ಡೀಸೆಲ್ ಇಂಜಿನ್ನು ಬಳಸಬಹುದು. ಇಲ್ಲವೆ ವಾಲ್ವೊ ಬಸ್ಸಿನಂತಹ ೨೦೦ ಅಶ್ವಶಕ್ತಿಯ ರೈಲು ಕಾರ್‌ಗಳು-ದ್ವಿಮುಖದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಆಗಬಹುದು. ಒಂದು ದಶಕದ ಹಿಂದೆ ಮೂರು

ಬೋಗಿಗಳ ಇಂಥ ಗಾಡಿ ಚೆನ್ನೈ-ತಿರುಪತಿ ಮಧ್ಯೆ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದವಂತೆ. ಹೀಗೆ ಬದಲಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವದು ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಸುಲಭ. ಈಗ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಬೆಳೆದಿದೆ. ರೈಲು ದಾರಿಗುಂಟ ಅನೇಕ ವಿಸ್ತರಣೆಗಳು-ಬಡಾವಣೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಉದ್ಯೋಗ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ. ವಿದ್ಯಾಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆಗಿನ ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಕ್ಷೇತ್ರವೂ ಬೆಳೆಯಬೇಕು. ಲೋಕಲ್ ಗಾಡಿಗಳು ಗದಗ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ-ಅಳ್ನಾವರವರೆಗೂ ಓಡಬಹುದು. ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ದಾಂಡೇಲಿ (ಅಂಬೇವಾಡಿ)ವರೆಗೂ ಹೋಗಿ ಬರಬಹುದು. ವಿದ್ಯಾಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಬಳಿಯಲ್ಲಿ ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು-ನಿಲುಗಡೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಕ್ಕೊಂದು ಸಪ್ತಾಪುರ ಗೇಟ್‌ನ ಬಳಿ ಒಂದು ನಿಲುಗಡೆ ಬೇಕು. ಅದರಂತೆ ಸೋಮೇಶ್ವರ ಬಳಿ ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಕಾಲೇಜು ಮತ್ತು ಸಮೀಪದ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲಿಸುವ ಉಪನಿಲ್ದಾಣ ಬರಬಹುದು. ಈ ಉಪನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಹಾಲ್ಟ್ (Halt) ಎಂದೆನಿಸಬಹುದು. ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಹೆಚ್ಚಿದರೆ ಇವುಗಳೇ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಾಗಬಹುದು. ಇಂಥ ಕ್ರಾಸಿಂಗ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಬೆಳೆದಂತೆ ಧಾರವಾಡ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದ ದಾರಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಕ್ರಮೇಣ ರೂಪ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ವಿದ್ಯಾಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ರೇಲ್ವೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮಕ್ಕಳೇ ಓದುತ್ತಿರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳೂ ಇವೆ.

ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಯೇ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿವರೆಗಿನ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸಿದರೆ ಸಾಕು. ಬೆಂಗಳೂರು ಅಲ್ಲದೆ ಮೈಸೂರು ವಾಸ್ಕೋ ಮತ್ತು ಕೊಂಕಣ ರೈಲಿನಿಂದ ಬಂದು ಹೋಗುವ ಗಾಡಿಗಳು ಧಾರವಾಡಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಹಿತವಾದ ಲೋಕಲ್‌ಗಾಡಿಗಳೇ ಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಪಾಸ್ ಹೊಂದಿದವರಿಗೆ ಧಾರವಾಡ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ-ಅನುಮತಿ ಇರಬೇಕು.

ಜೂನ್ - ೧೯೭೪

೫೧. ಸಂಪರ್ಕ ರೈಲು ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು

ಕಳೆದ ವಾರ (ಜುಲೈ-೨೦೦೪) ಕಲಬುರ್ಗಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಗುರುಮಠಕಲ್ಲು (ಗುರುಮಿಟಕಲ್) ದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಸುಖಾಸೀನ ಕರ್ನಾಟಕ ಸಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಚಾಲನೆ ಕೊಟ್ಟರಂತೆ. ಗುರುಮಠಕಲ್ಲಿಗೆ ಇದು ಅನುಕೂಲ ನೇರ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯವೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಮತಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನಬಹುದು.• ಈ ಬಸ್ಸು ಪ್ರಯಾಣ ಒಟ್ಟು ೧೫ ಗಂಟೆಗಳಿದ್ದು- ರಾತ್ರಿ ಪ್ರವಾಸ. ಸುಮಾರು ೬೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಪ್ರವಾಸ. ಸಾಯಂಕಾಲ ೧೮.೦೦ಕ್ಕೆ ಹೊರಟ ಬಸ್ಸು ಮರುದಿನ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೯.೦೦ ಗಂಟೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸೇರುವದು. ಅದರಂತೆ ಎದುರು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ೧೬.೩೦ಕ್ಕೆ ಹೊರಟ ಬಸ್ಸು ಮರುದಿನ ೦೭.೩೦ಕ್ಕೆ ಊರು ಸೇರುತ್ತದೆ.

ಈ ಬಸ್ಸು ಪ್ರಯಾಣದ ದಾರಿ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪೂರ್ವ ಗಡಿಯಲ್ಲಿಯ ದಾರಿಗುಂಟ ಇದೆ. ಹತ್ತಿರದ ಯಾದಗಿರಿ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ರಾತ್ರಿಯ ಗಾಡಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುಮಾರು ಹನ್ನೆರಡು ಗಂಟೆಗಳ ಪ್ರಯಾಣದ ದೂರ. ಗುರುಮಠಕಲ್ಲು ಯಾದಗಿರಿಯಿಂದ ಸುಮಾರು ೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದ್ದು. ಈ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡುವ ಪೂರಕ ಬಸ್ಸು ಒಂದೂವರೆ ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಯಾದಗಿರಿ ಸೇರಬಹುದು. ಎಂದರೆ ರೈಲಿನಿಂದ ಒಟ್ಟು ಪ್ರಯಾಣ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ ಒಂದು ಗಂಟೆಯಷ್ಟು ಉಳಿತಾಯವಿದೆ. ಇನ್ನು ಪ್ರಯಾಣ ದರದಲ್ಲಿಯೂ ಶಯನಾಯನ ಅನುಕೂಲತೆಯೊಂದಿಗೆ ಉಳಿತಾಯ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಯಾದಗಿರಿ ದ. ಮಧ್ಯ ರೈಲಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಯಾದಗಿರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಗುರುಮಠಕಲ್ಲು ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣದ (Out Agency) ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆದರೆ ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜಧಾನಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ಹೆಚ್ಚು ಹಿತಕರವಾಗಿ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬೆಳೆದರೆ, ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆಯಬೇಕಾದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸೂಚನೆಯಾದಂತೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ರೈಲು ವಿಭಾಗ-ರೈಲುವಲಯ ದೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಿ ಇಂಥ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣ ಅಥವಾ ಸಂಪರ್ಕ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಣಯಿಸಬಹುದು. ದ.ಮ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಯಾದಗಿರಿ ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿದೆ.

ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸೇರಿದಂತೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಶಯನಾಯನ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಯಾದಗಿರಿ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಖಚಿತ ಆಸನಗಳ 'ಕೋಟಾ' ಇದೆ. ಈಗಿನ ಗಣಕೀಕೃತ ಟಿಕೆಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಯಾದಗಿರಿಗೆ-ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಗುರುಮಠಕಲ್ಲಿಗೆ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣ ದೊರಕಿದರೆ ಆ ಗಾಡಿಯ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ದ.ಮ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಇದ್ದರೂ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದುಕೂಡ ಕರ್ನಾಟಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗಿಲ್ಲ. ನೈಋತ್ಯರೈಲು ರಚನೆಗಿಂತ ಮೊದಲಿನ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ದ.ಮ. ರೈಲಿನಲ್ಲಿ ಇಪ್ಪತ್ತು ಆಗಿತ್ತು.

೪-೫ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರಧಾನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಹೊರ-ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿದ್ದವು. ಕಾರವಾರವು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಕೊಂಕಣರೈಲಿನ ಶಿರವಾಡವೇ ಕಾರವಾರ ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿದೆ. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ-ಕಾರವಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕಲಘಟಗಿ- ಯಲ್ಲಾಪುರಗಳು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿ ಗಣಿಸಬಹುದು. ಇಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದ ಪೂರ್ವಸಿದ್ಧತೆಯಾಗಿ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಈಗಲೇ ಕಾರ್ಯಾರಂಭ ಮಾಡಬಹುದು. ಇಂಥ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ಮುಖ್ಯ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರಬೇಕು. ಈಗಿನ ಗಣಕೀಕೃತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಂದ ರೈಲು ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯಬಹುದು ಮತ್ತು ಪಾರ್ಸಲ್ ಕಳಿಸಬಹುದು. ೫ ಶತಮಾನಗಳ ಹಿಂದ ಮುಂಬಯಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದವು. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಊರಿನಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದವು. ರೈಲು ಬಳಕೆ ಹೆಚ್ಚಿದಂತೆ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣದ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಊರಿನ ಬಡಾವಣೆಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ. ಗೋಕಾಕ ರೋಡ್ ಎಂಬುದು ಗೋಕಾಕದಿಂದ ಸುಮಾರು ೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಹುಕ್ಕೇರಿ ರೋಡ್ ಊರಿನಿಂದ ದೂರದ್ದೇ: ನಿಲ್ದಾಣದ ಬಳಿಯಲ್ಲಿಯೇ ವಸತಿ ಬೆಳೆದು ಅಂಗಡಿಗಳು ಬಂದು ಘಟಪ್ರಭಾ ಎಂಬ ಹೆಸರು ಪಡೆಯಿತು. ಸವಣೂರು ರೈಲುನಿಲ್ದಾಣ ಊರಿನಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿಯೇ ಇದೆ. ಹೋಗಿಬರಲು ವಾಹನಗಳ ಸೌಕರ್ಯ ಈಗ ದೊರಕುತ್ತಿವೆ. ಇಂಥ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಗೆ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸಿದರೆ ರೈಲು ಸೇವೆಯನ್ನು ಜನರು ಪಡೆಯಬಲ್ಲರು. ಇಂಥ ಫೀಡರ್ ಬಸ್‌ಸೇವೆ ರೈಲಿನವರು-ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರು ಸಹಕರಿಸಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ನಾಡಿನ ಜನತೆಗೆ ಹಿತವಾದ ಮಿತವಾದ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಬಹುದು.

ಬೆಳಗಾವಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಡಚಿ ಒಂದು ಮಹತ್ವದ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣದ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿತ್ತು. ಕುಡಚಿಯಿಂದ ರಬಕವಿ, ಬನಹಟ್ಟಿ, ಮಹಾಲಿಂಗಪುರ, ಜಮಖಂಡಿಗಳು ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವು. ಈಗ ಈ

ಪಟ್ಟಣಗಳು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರ ನೇರ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು-ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಪಡೆದಿವೆ. ಆದರೆ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಂದ ವಂಚಿತರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಭಾಗದ ಜನರಿಗೂ ಪ್ರಥಮ ಹಂತದ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸೌಲಭ್ಯ ದೊರಕಬೇಕು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಮೊದಲಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು. ಆದರೆ ಮೊದಲಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಈಗ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿವೆ. ಈ ಭಾಗದ ಜನರು ಹೊಸ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆಯ ಭರವಸೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿಯೇ ತೃಪ್ತರಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹೊಸ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಸಂಚಾರಗಾತ್ರದ ಸ್ಪಷ್ಟ ಚಿತ್ರ ಮೊದಲು ದೊರಕಬೇಕು. ಈ ಭಾಗದ ಸಂಸದರೊಬ್ಬರು ಕುಡಚಿಯಿಂದ- ಬಾಗಲಕೋಟೆವರೆಗಿನ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿದರು. ಸುಮಾರು ೮ ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಜಮಖಂಡಿಯ ಸಂಸ್ಥಾನಿಕರು ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣ ಕೊಟ್ಟು ರೈಲುಮಾರ್ಗದ ಬಗ್ಗೆ ಬಿನ್ನವಿಸಿದ್ದರಂತೆ. ಆಗ ರೈಲು ಕಂಪನಿಗಳ ಕಾಲ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ. ಇರಲಿ. ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ರಾಣಿಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ನ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲಿಯ ಜನರಿಗೆ ದೊರಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ರಾಣಿ ಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್‌ಗೆ ಈಗ ೨೧ ಬೋಗಿಗಳಂತೆ. ಈ ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳೇ ಹೆಚ್ಚು. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ- ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿ ದಾಟಿದ ಮೇಲೆ ಎಷ್ಟೋ ಶಯನಾಯನ ಕೋಚುಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಲ್ಲದೇ ಓಡುತ್ತವೆ. ಇವುಗಳ ಸಾರ್ಥಕ ಉಪಯೋಗ ಈ ಭಾಗದ ಕೆಲ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ರೈಲು ಸಾರಿಗೆಗೆ ವಿಶಿಷ್ಟ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿವೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೂ ಅಲ್ಪ ದೂರದ ಪ್ರಮಾಣಕ್ಕೆ ಕೆಲ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಿವೆ. ಈ ಭಾಗದ ಶೇಡಬಾಳದಿಂದ-ಅಥಣಿ-ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಜಾಪುರವರೆಗೆ ಫೀಡರ್ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯ ಇರಬೇಕು. ಅಥಣಿಯೊಂದು ಹೊರನಿಲ್ದಾಣ ಪಡೆದರೆ ಒಂದು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಶೇಡಬಾಳ ಇನ್ನೊಂದು ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಬಿಜಾಪುರದ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಮುಂದಿನ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ಸುಲಭವಾಗಬೇಕು. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ-ರೈಲುಸಾರಿಗೆ ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಪೂರಕ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸಿದರೆ ಜನರು ತೃಪ್ತರಾಗುತ್ತಾರೆ. ರೈಲು ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಗಣಕೀಕೃತ ಸೌಕರ್ಯದ ಸಹಾಯದಿಂದ ಈ ಭಾಗದ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉನ್ನತಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರಬಹುದು. ಉತ್ತಮ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸಲು ಉನ್ನತ ಪ್ರಯತ್ನ-ಇದು ನೈಋತ್ಯರೈಲಿನವರ "ಘೋಷಿತ" ಗುರಿಯಾಗಿದೆ- ಹೀಗೆ ಜಾಹೀರಾತಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ದೂರದೂರದ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲದ್ದು. ರಾತ್ರಿ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಹಿತವಾದದ್ದು, ಮಿತವ್ಯಯದ್ದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ರಾಜಧಾನಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ನಗರಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ದೂರದ್ದು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯವರು ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಧ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲೆಲ್ಲ ರೈಲುಸಾರಿಗೆಯೊಂದಿಗೆ ಸಹಕಾರದ ಜಂಟಿ ಟಿಕೆಟ್ (ಸಂಯುಕ್ತ ಟಿಕೆಟ್)ಗಳು ಸಿಕ್ಕುವಂತಾಗಬೇಕು. ಧರ್ಮಾವರಂ ಮತ್ತು ಪೆನಗೊಂಡಗಳಿಂದ ಪುಟ್ಟಪರ್ತಿಗೆ ಇಂಥ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ

ಗಾತ್ರ ದೊಡ್ಡಪ್ರಮಾಣದ್ದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರೈಲುಮಾರ್ಗವೇ ಬೆಳೆದಿದೆ-ಕೆಲ ಗಾಡಿಗಳು ಆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ-ಸ್ವಲ್ಪ ಬಳಸಿ ಹೋಗುತ್ತಿವೆ.

ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಕಾರವಾರದ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಈಗ ಇಲ್ಲದಾಗಿದೆ. ಧಾರವಾಡದಿಂದ ಕಿತ್ತೂರು ಮತ್ತು ಸವದತ್ತಿಗಳಿಗೆ ಇಂಥ.ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬರಬೇಕು. ಬೀದರ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಬಸವಕಲ್ಯಾಣವೂ ಒಂದು ಸಂಪರ್ಕ ಹೊರನಿಲ್ದಾಣ ಪಡೆದು ಕಲಬುರ್ಗಿ ಮತ್ತು ಭಾಲ್ಕಿಗಳಿಂದ ರೈಲುಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಕೊಡಗಿನ ಮಡಿಕೇರಿಯಿಂದ ಹೊಳೆನರಸೀಪುರಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಬೇಕು. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕದಿಂದ ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ, ಅದರಂತೆ ಸಕಲೇಶಪುರವೂ ಒಂದು ಹೊರನಿಲ್ದಾಣಭ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸುವ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಬಹುದು. ಮಡಿಕೇರಿಯಿಂದ-ಮೈಸೂರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಒಂದು ಹೊರನಿಲ್ದಾಣ ಕಾರ್ಯ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಗಣಕೀಕೃತ ಟಿಕೆಟ್ ಸೌಕರ್ಯ ಬೆಳೆದು ಆಧುನಿಕಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಆದ್ಯತೆ ಪಡೆದು, ಈ ಹೊಸ ಸಂಪರ್ಕಗಳನ್ನು ಮರೆತೇ ಬಿಟ್ಟಂತಾಗಿದೆ. ಮಡಿಕೇರಿಯಿಂದ-ಮೈಸೂರು-ದಕ್ಷಿಣಭಾರತ- ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ದಿಕ್ಕಿನ ರೈಲುಸೇವೆ ಪಡೆಯುವದಕ್ಕಾಗಿ ಮತ್ತು ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ ಮೂಲಕ ಉತ್ತರಭಾಗತ-ಉತ್ತರಕರ್ನಾಟಕದ- ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಾಗಿ-ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಅದರಂತೆ ಶಿವಮೊಗ್ಗ-ತಾಳಗುಪ್ಪದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಶಿರಸಿ, ಸಿದ್ದಾಪುರ-ಹೊನ್ನಾವರ- ಕಾರವಾರಗಳು ಹೊರಸಂಪರ್ಕ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಲಾಭ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಅದು ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಮಾರ್ಗವಾಗಿದೆಯೆಂಬ ಕೀಳರಿಮೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗ ಬಾರದು. ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೂ ಲಾಭದಾಯಕ ರೈಲು ಸೇವೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಗೆ ತಕ್ಕ ಗಾತ್ರದ ಗಾಡಿಗಳು ರೈಲುಕಾರುಗಳು ಓಡಿ ಹಿತವಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಇಂಥ ಪ್ರಯೋಜನ ಬೆಳೆದರೆ, ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಯಾಗುವದು.

ಜುಲೈ - ೨೦೦೪

೫೨. ಕರ್ನಾಟಕ-ರಾಜಸ್ಥಾನ ಬೆಸೆದ ನೇರ ರೈಲು

ವಾಯವ್ಯ ರೈಲಿನ ಜೋಧಪುರಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ನೇರಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಇದೀಗ ಈ ಓಡಾಟವನ್ನು ಎರಡುಬಾರಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದೊಂದು ಸ್ವಾಗತಾರ್ಹ ಬೆಳವಣಿಗೆ.

ವಾಯವ್ಯ ರೈಲಿನ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೂ ನೈಋತ್ಯ ರೈಲು ವಲಯದ ಭಾಗಕ್ಕೂ ಅನೇಕ ಸಾಮ್ಯಗಳಿವೆ. ರಾಜಸ್ಥಾನ-ಗುಜರಾತ್‌ಗಳು ಮೀ.ಗೇಜು ಪ್ರಾಧಾನ್ಯದ ರಾಜ್ಯಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾರ್ಯಗಳಾಗಿವೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೇ ಇವೆ. ಅವು ಇನ್ನೂ ಉಪಯೋಗದಲ್ಲಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಬಂದ ದುರ್ಗತಿ ಮಾತ್ರ ಅಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಹಾಸನ-ಮಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ತಿ ನಿಷ್ಕ್ರಿಯವಾದಂತೆ ರಾಜಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯೂ ರೈಲುಸೇವೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿಲ್ಲ. ಒಂದು ದಶಕದಷ್ಟು ದೀರ್ಘಕಾಲ ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸೇವೆ ತಡೆದದ್ದಂತೂ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆಯಿಂದ ಈ ಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೊಸ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕ ಈಗ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ವಾಯವ್ಯರೈಲಿನ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲುಜಾಲಕ್ಕೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಇದುವರೆಗೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಗೇಜು ಪರಿವರ್ತನೆ ನಂತರ ಜೈಪುರ-ಅಜಮೀರ್, ಉದಯಪುರಗಳು ಈಗ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಲಭ್ಯವಾಗಿವೆ. ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲ ವೈಶಿಷ್ಟ್ಯಗಳಿವೆ. ಕೆಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮತ್ತು ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ಇನ್ನೂ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ. ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ "ಗಾಲಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅರಮನೆ" ಎಂಬ ಜನಪ್ರಿಯ ರೈಲುಸೇವೆ ಮೀ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿಯೇ ಇತ್ತು ಮತ್ತು ಅದು ವಿದೇಶಿ ಯಾತ್ರಿಕರಿಗೆ ಆಕರ್ಷಕವೆನಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ಇಂಥ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡುವ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯ ಮೀ.ಗೇ. ಪ್ರಾಧಾನ್ಯದ ಪ್ರದೇಶವೇ ಹೊಸ ವಾಯವ್ಯ ರೈಲು ವಲಯ ರಚನೆಗೆ ಕಾರಣವಾಯಿತು ಎಂದೂ ಹೇಳಬಹುದು. ಈಗಲೂ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳು ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿಯೇ ಉಳಿದಿವೆ. ಗೇಜು ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಚಳುವಳಿಯಾಗಲಿ-ವಿಳಂಬದ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯಾಗಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಮೀ.ಗೇಜಿನ ಬಗ್ಗೆ ಕೀಳುಭಾವನೆ ಹುಟ್ಟಿಸಿ ಅದರ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ಕುಗ್ಗಿಸಿದ್ದು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೇ-ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕು. ಇರಲಿ.

ಜೋಧಪುರ, ಜೈಪುರಗಳು ದಕ್ಷಿಣದ ಚೆನ್ನೈ-ಹೈದರಾಬಾದ್‌ಗಳಿಂದ ನೇರ ರೈಲುಸಂಪರ್ಕ ಪಡೆದು ಒಂದು ದಶಕವೇ ಕಳೆದಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ಜೈಪುರಕ್ಕೆ ಸಿಕಂದರಾಬಾದ್ ಮೂಲಕ ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ ನೇರಸಂಪರ್ಕ ದೊರಕಿತು. ಅಹಮದಾಬಾದಕ್ಕೆ ವಾರಕ್ಕೊಂದು ಸಲ-ಗುಂತಕಲ್ಲು-ಸೊಲ್ಲಾಪುರ-ದೊಂಡ್- ಮನಮಾಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಗಾಡಿಗಳು ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿಯೇ ಓಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಇದೀಗ ಮುಂಬಯಿ ಬಳಿಯ ಕಲ್ಯಾಣ-ವಸಯಿರೋಡ್-ಮೂಲಕದ ಬೈಪಾಸ್ ರೈಲು ದಾರಿ ಪಶ್ಚಿಮವಲಯದ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸಿದೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಾಜಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ಓಡಾಟ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದೆ. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಪ್ರಯಾಣ ಜನಪ್ರಿಯವೂ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ವಾರದಲ್ಲಿ ಎರಡು ದಿನ ಜೋಧಪುರಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ಎರಡು ಬಾರಿ ಅಜಮೀರಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ದಿನ ಗಾಂಧಿಧಾಮಕ್ಕೆ ಗಾಡಿಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ವಾರದಲ್ಲಿ ೫ ದಿನ ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಅರಸೀಕೆರೆ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹಾವೇರಿ- ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಧಾರವಾಡ-ಬೆಳಗಾವಿ-ಮಿರಜಿ-ಪುಣೆ ಮೊದಲಾದ ನಗರಗಳಿಂದ ಗುಜರಾತ್-ರಾಜಸ್ಥಾನದ ನೇರ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯ ದೊರಕುತ್ತಿದೆ-ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯ ಹೆಚ್ಚಿದೆ.

ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಗಾಡಿಗಳು ಹೊರಡುವ ಸಮಯ (ರಾತ್ರಿ ೨೧.೨೫) ಈ ಭಾಗದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಯೇ ಇದೆ. ಈ ಗಾಡಿ ರಾಣಿಚೆನ್ನಮ್ಮ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಿಂದೆಯೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಜೋಧಪುರದ ಗಾಡಿಗೆ ೨೧ ಬೋಗಿಗಳಂತೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ೧೨ ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳು. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ಹಗಲು ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಾಸಿಕ ಪಾಸ್‌ನ ನಿತ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮುಕ್ತವಾಗಿರಬೇಕು. ದೂರದ ಗಾಡಿಗಳು ಹೆಚ್ಚು ಬೋಗಿಗಳನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದರೂ ಸ್ಥಳೀಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವೆನಿಸುವ ಸಾಮಾನ್ಯಬೋಗಿಗಳು ಕಡಿಮೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹಗಲು ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಬೇಕು. ಮಾಸಿಕ ಪಾಸ್ ಹೊಂದಿದವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು, ಇಲ್ಲವೆ ಸರಕಾರಿ ಕೆಲಸಗಾರರು. ಹಗಲು ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಇಂಥವರು ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ನುಗ್ಗಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಉದ್ಯಾನ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಲಬುರ್ಗಿ-ಯಾದಗಿರಿ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ಕಾಣಬಹುದು. ಅದರಂತೆ ಚೆನ್ನೈ-ಮುಂಬಯಿ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಕಡಪ-ಗುತ್ತಿ-ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕಾಣಬಹುದು. ಈ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ನುಗ್ಗುವಿಕೆಯನ್ನು ತಡೆಯಲಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರು ಕಣ್ಮರೆಯಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಧಾರವಾಡ-ಅಳ್ನಾವರ-ಬೆಳಗಾವಿ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಮಾಸಿಕ ಪಾಸ್ ಪಡೆದವರ ಸಂಖ್ಯೆ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಇಲ್ಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸೌಮ್ಯರು. ಸ್ಲೀಪರ್ ಬೋಗಿಗಳಲ್ಲಿ ನುಗ್ಗಿ ಸ್ಥಳ ಆಕ್ರಮಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಜನರು ರೈಲು ಪ್ರಯಾಣದ

ಬದಲಾಗಿ ಬಸ್ಸು ಮಾಸಿಕ ಪಾಸ್‌ನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಕೊಟ್ಟು ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ದೂರ ದೂರ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಭಾರತದಲ್ಲಿ-ಬಿಹಾರದಲ್ಲಿ-ನುಗ್ಗುವ ನಿತ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಶಯನಾಯನ ಸೌಕರ್ಯ ರಾತ್ರಿಕಾಲದ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ-ಹಗಲು ಕೂತುಕೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಸ್ಲೀಪರ್ ಕ್ಲಾಸ್ ಒಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವರ್ಗವಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬವಣೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಸ್ಥಳವಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಪರಿಸರದ ತುಮಕೂರು ಕೆಂಗೇರಿ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಇಂಥ ತೊಂದರೆಗಳು ಇವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಜೋಡಿ ಮಾರ್ಗಗಳು ಇನ್ನೂ ಸಿದ್ಧವಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಪದೂರದ ಈ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹಗಲು ಮಾತ್ರ ಶಯನಾಯನ ಬೋಗಿಗಳು ಮುಕ್ತವಾಗಿರಬೇಕು.

ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ರಾಜಸ್ಥಾನದ ಗಾಡಿಗಳು ಬಂದು ತಲಪುವ ಸಮಯ ಬೆಳಗಿನ ೪.೦೦ ಗಂಟೆಗೆ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳೇ ಕಡಿಮೆ. ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆ-ಮುಂಬಯಿ ಗಾಡಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭವಾದಾಗಲೂ ಆ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬೆಳಗಿನ ನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆಗೆ ಬರುತ್ತಿದ್ದವು. ರಜಾದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಬರುವ ವಿಶೇಷ ಗಾಡಿಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಸೇರುವದು ಬೆಳಗಿನ ನಾಲ್ಕು ಗಂಟೆಗೇ! ಮುಂಬಯಿಯಿಂದ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳ ಸಮಯ ಕ್ರಮೇಣ ಬದಲಿಸಿ ರಾತ್ರಿ ಹತ್ತು ಗಂಟೆ ಸುಮಾರಿಗೆ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲ ಸಮಯ. ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತವೆ. ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜೋಧಪುರ-ಅಜಮೀರ ಗಾಡಿಗಳೂ ಸುಮಾರು ಅದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹತ್ತುವರೆಗೆ-ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದು, ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ದಾದರ (ಮುಂಬಯಿ) ದಿಂದ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರದಲ್ಲಿ ಆರು ದಿನ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ (ಚಾಲುಕ್ಯ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್) ಇನ್ನೊಂದು ದಿನ ಮೈಸೂರಿಗೂ (ಶರಾವತಿ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್) ಬರುತ್ತಿವೆ. ಈ ಗಾಡಿಗಳು ೪ ದಿನ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ, ಮೂರು ದಿನ ಮೈಸೂರು ಸೇರುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಉತ್ತಮ. ಮತ್ತು ಉಳಿದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಜೋಧಪುರ-ಅಜಮೀರ ಗಾಡಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೂ-ಮೈಸೂರಿಗೂ ತಲಪುವಂತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿಯ ನಿಲ್ದಾಣ ಕಟ್ಟೆಗಳ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೊಸ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಜಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಜೋಧಪುರ ಮತ್ತು ಅಜಮೀರ್ ಎಂಬ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ನಗರಗಳು ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣವೆನಿಸಿದಂತೆ, ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿಯೂ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರುಗಳು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಅಂತಿಮ ನಿಲ್ದಾಣಗಳೆನಿಸಲಿ. ಅರಸೀಕೆರೆ ಯಿಂದ ಹಾಸನ-ಮೈಸೂರುಗಳು ಪ್ರವಾಸಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗಿವೆ. ಅವುಗಳಿಗೆ ಉತ್ತರ

ಭಾರತದ ನೇರಸಂಪರ್ಕ ಅವಶ್ಯ. ಮೈಸೂರು-ವಡೋದರಾ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳ ಸಂಬಂಧ ಬಹಳ ಹಳೆಯದು. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಯಾಜಿರಾವ್ ಹೆಸರಿನ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಗಾಡಿಗಳು ಈ ನಗರಗಳಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕೊಡಲಿ. ರಾಜಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರುವ ಗಾಡಿಗಳು ವಾರದಲ್ಲಿ ಸದ್ಯ ೫ ದಿನ ಇದ್ದರೂ ಇವು ಪ್ರತಿದಿನ ಓಡುವಂತಾಗಲಿ. ಮೂರು ದಿನ ಜೋಧಪುರಕ್ಕೆ ಮತ್ತೆ ಮೂರು ದಿನ ಅಜಮೀರ್-ಏಳನೆಯ ದಿನ ಗಾಂಧಿಧಾಮಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರಬಹುದು. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನವರು ಬೆಂಗಳೂರು ಕೇಂದ್ರಿತ ಗಾಡಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಯೋಜಿಸದೆ ಮೈಸೂರಿಗೂ ಈ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಿಕ್ಕುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅರಸೀಕೆರೆ-ದಾವಣಗೆರೆ-ಹಾವೇರಿ-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ-ಪುಣೆವರೆಗಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೂ ಅನುಕೂಲದ್ದು. (೨೦೦೫ರ ಬೇಸಿಗೆಯಲ್ಲಿ-ಇನ್ನೊಂದು ಜೋಧಪುರ ಗಾಡಿ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಓಡುತ್ತಿದೆ. ಹೊರಡುವ-ಹಿಂತಿರುಗಿದ ಸಮಯಗಳಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಗಳಿಲ್ಲ).

ಜನವರಿ - ೨೦೦೫

೫೩. ನೈಋತ್ಯ ರೈಲಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿಗೆ ಹೊಸ ಜೋಡಣೆ

ನೈಋತ್ಯ ವಲಯದ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೊಸ ರೈಲುದಾರಿಯ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಕೆಲವೇ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಈ ಕೆಲಸದ ಉದ್ಘಾಟನೆ ರೈಲು ಸಹಾಯಕ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಬನ್ನಾರಿಯಲ್ಲಿ ಆಯಿತು.

ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ರೈಲು ದಾರಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಆಗಾಗ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ಬರುತ್ತಲೇ ಇವೆ. ಸುಮಾರು ಎಂಟು ದಶಕಗಳ ಹಿಂದೆ ಆಗಿನ ಎಸ್.ಆಯ್.ಆರ್. (ಸೌತ್ ಇಂಡಿಯನ್ ರೇಲ್ವೆ) ಕಂಪನಿಯವರು ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತದ ಮೀ.ಗೇಜು ರೈಲುಜಾಲಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆಯನ್ನು ಯೋಜಿಸಿದ್ದರು. ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗ ಆದೇ ಹೊಸದಾಗಿ ಸಿದ್ಧವಾಗಿತ್ತು. ಎಸ್.ಆಯ್.ಆರ್. ಕಂಪನಿಯವರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನೇ ತಮಿಳುನಾಡು ಮತ್ತು ಕೇರಳದಲ್ಲಿ ರಚಿಸಿದ್ದರು. ಆ ಕಂಪನಿಯ ಮುಖ್ಯ ಕಚೇರಿ ತಿರುಚಿರಪಲ್ಲಿ (ಆಗಿನ ತ್ರಿಚನಾಪೊಲಿ-ಅಥವಾ ತ್ರಿಚೀ)ಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆಗಿನ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಮೊಟಕಾಗಿ ಉಳಿದಿದ್ದ ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ-ತಿರುಪ್ಪೂರು-ಧಾರಾಪುರ-ಪಳನಿ ಮಾರ್ಗ ರಚನೆಯಾಗಬೇಕಿತ್ತು. ತಿರುಪ್ಪೂರು ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಪಡೆದ ಮದ್ರಾಸ್-ಕೊಚ್ಚಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿಯ ಒಂದು ನಿಲ್ದಾಣ. ಧಾರಾಪುರ ಆಗಿನ ಜಿಲ್ಲಾ ಮುಖ್ಯಸ್ಥಳವಾಗಿತ್ತು. ಪಳನಿ ಎಂಬ ನಿಲ್ದಾಣವು ಕೊಯಮತ್ತೂರು ಪೊದನೂರುಗಳಿಂದ ದಿಂಡಿಗಲ್ಲು ಜೋಡಿಸುವ ಮೀ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಮಧ್ಯದ ಒಂದು ಪ್ರಸಿದ್ಧ ಯಾತ್ರಾಸ್ಥಳವಾಗಿದೆ. ಈ ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯರೂಪದಲ್ಲಿ ಬರಲೇ ಇಲ್ಲ. ಮುಂದಿನ ದಶಕಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮುಖ್ಯಸ್ಥಳ ಕೊಯಮತ್ತೂರಿಗೆ ಬದಲಾಯಿತು. ಮತ್ತು ಧಾರಾಪುರ ರೈಲುಜೋಡಣೆಯ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡಿತೇನೋ! ಈ ಮೀ.ಗೇ. ರೈಲು ಯೋಜನೆ ಹಿಂದೆ ಉಳಿಯಿತು. ಈಗ ಮೀ.ಗೇಜೂ ನಮ್ಮ ನಾಡಿನಿಂದ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ರೈಲು ಜೋಡಣೆ ನಮ್ಮ ಮೈಸೂರಿನವರಿಗೆ ಮರೆಯಲಾಗಿಲ್ಲ. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ-ತಾಳವಾಡಿ ಮೈಸೂರು-ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಗಡಿಭಾಗದ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಜನರಿಗೆ ಮೈಸೂರಿನ-ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಪರ್ಕ ಬಹಳ ದಿನಗಳಿಂದಲೂ ಇದೆ. ಆ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಜನ ವಸತಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು.

ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಔಟ ಏಜನ್ಸಿ ಪಡೆದ

ಪಟ್ಟಣವಾಗಿತ್ತು. ಈ ನಗರ 'ಈರೋಡ್' ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣವಾಗಿತ್ತು. ಕಳೆದ ಒಂದು ದಶಕದಿಂದ ಈ ಹೊರ ನಿಲ್ದಾಣ (out Agency) ನಿಂತು ಹೋಗಿದೆಯೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಈ ಸಂಪರ್ಕ ಕಚೇರಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಮುಚ್ಚಿರಲೂಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದ ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮೈಸೂರು ಬೆಂಗಳೂರುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಇಲ್ಲಿಯ ವ್ಯವಹಾರ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ರೈಲು ವಿಭಾಗದವರು ಈರೋಡು-ಅಥವಾ ಮೆಟ್ಟೂರು ಡ್ಯಾಮ್ ಇಲ್ಲವೆ ತಿರುಪ್ಪೂರಿನಿಂದ ರೈಲು ರಚಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಆಸ್ಥೆ ತೋರಿಸಿದಂತೆಯೂ ಕಂಡಿಲ್ಲ. ಇದೀಗ ಉದ್ಘಾಟನಾ ಸಮಾರಂಭದಲ್ಲಿ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಪ್ರಮುಖರು ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ ಈರೋಡಿಗೆ ಅಥವಾ ಮೆಟ್ಟೂರಿಗೆ ರೈಲು ವಿಸ್ತರಣೆಯನ್ನು ಬಯಸಿದ್ದಾರೆ. ಉದ್ಘಾಟನೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ತಮಿಳುಭಾಷಣಗಳೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದವು. ಆದರೂ ಚಾಮರಾಜನಗರದ ಸಂಸದರು ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದರಂತೆ. ಈ ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಗಡಿನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡದ ಬಳಕೆಯೇ ಹೆಚ್ಚು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು.

ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜು ಮಾರ್ಗರಚನೆ ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಮೈಸೂರು ಭಾಗದ ರೈಲು ಜಾಲವನ್ನು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ರೈಲುಜಾಲಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವೇನೋ ಯೋಗ್ಯವೇ ಆಗಿದೆ. ಇಂಥ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಕಡಿಮೆ. ರಚನೆ ವೆಚ್ಚ ಅಧಿಕ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂಥ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿಯ ರೈಲುಮಾರ್ಗವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದಳತೆಗೆ ಮಿತಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹತ್ತಿರದ ತಿರುಪ್ಪೂರಿಗೆ ಸೇರಿಸಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಸಾಕು. ಸದ್ಯದ ಯೋಜನೆಯಂತೆ ಆಗ್ನೇಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ತಾಳವಾಡಿ ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ಮತ್ತೆ ಪಶ್ಚಿಮಕ್ಕೆ ಭವಾನಿಸಾಗರ ರೋಡ್ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಸುತ್ತುಸುತ್ತಾಗಿ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂಗೆ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವದು ಹೆಚ್ಚು ವೆಚ್ಚದ್ದು. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ಮಧ್ಯದ ಅರಣ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜ್ ರೈಲನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುವಂತಹ ಅಂಶಗಳು ಅಷ್ಟೊಂದು ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿಯೂ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಅಥವಾ ಸರಕು ಸಾಗಾಟದ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶೇಷ ಆಕರ್ಷಣೆ ಕಾಣುವದಿಲ್ಲ. ಈ ಅರಣ್ಯಪ್ರದೇಶ ಆನೆಗಳ ಕಾಡು ಎನಿಸಿದೆ. ಈ ಕಾಡಿನಲ್ಲಿ ರೈಲಿನಂತಹ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೇ ಕಾಡು ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರಿ. ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂಗೆ ನೈಋತ್ಯಕ್ಕೆ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮುಂದೆ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ ರೈಲು ರಚನೆಯ ದೂರ ಸುಮಾರು ೫೦-೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಿಮೆಯಾದೀತು. ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂದಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ನೇರವಾಗಿ ಬ್ರಾ.ಗೇಜಿನ ರೈಲುಜಾಲ ದೊರಕಿದರೆ ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ದಿಕ್ಕಿನ ರೈಲು ರಚನೆಯ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲವಾದೀತು. ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ನೇರ ದಾರಿಯೂ ರಕ್ಷಿತ ಕಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಗಬೇಕು. ಆದರೆ ಈ ದಾರಿ ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ-೧೦೦

ಕಿ.ಮೀ. ಮೀರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ದಾರಿಯಲ್ಲಿ-ಎರಡು ಗುಡ್ಡಗಳ ಸಾಲು ದಾಟಿದರೆ ಬಯಲುಪ್ರದೇಶವೇ ಇದೆಯಂತೆ. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ- ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯದ ಕಾಡಿನ ದಾರಿ ಬಳಸು ದಾರಿ. ಅಲ್ಲದೆ ಅನೇಕ ದೊಡ್ಡ ಸೇತುವೆಗಳು ಮತ್ತು ಸುರಂಗ ಕೊರೆತಗಳು ಇವೆಯಂತೆ. ಇಂಥವುಗಳಲ್ಲಿ ೨.೫ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಸುರಂಗ ಭಾಗವೂ ಇದೆಯಂತೆ. ರೈಲಿನವರು ಈ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ವೆಚ್ಚ ೧೦೬೬ ಕೋಟಿ ರೂ. ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಗುಡ್ಡಗಾಡು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಗದ ಏರಿಕೆ-ಇಳಿಕೆ (Gradient) ನೂರರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮೀರದಂತೆ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆಯಂತೆ.

ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ರೈಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮೂರುಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ರೈಲಿನ ಬಗ್ಗೆ ಕಳೆದ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಿಗಳು ಸ್ಥೂಲವಾಗಿ ಸೂಚಿಸಿದ್ದರು. ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮೊದಲ ಭಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ಕನಕಪುರ-ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರವರೆಗೆ ಸರ್ವೆ ಈಗಾಗಲೇ ಮುಗಿದಿದೆಯಂತೆ. ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ಭಾಗದ ಸರ್ವೆ ಇದೀಗ ಕೈಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆಯಂತೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನರಹಂತಕ ವೀರಪ್ಪನ್‌ನ ಭಯದಿಂದಲೂ ಸರ್ವೆಕಾರ್ಯ ತಡವಾಗಿದೆಯಂತೆ. ಮೂರನೆಯ ಭಾಗ ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ಸರ್ವೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಈಗ ಸೇರಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚದ ಬಗ್ಗೆ -ಹಣದ ಬಿಡುಗಡೆ ಬಗ್ಗೆ ರೈಲುಮಂತ್ರಿಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರಧಾನಮಂತ್ರಿಗಳು ಭರವಸೆ ನೀಡಿದ್ದಾರಂತೆ. ಆದರೂ ಈ ಭಾರಿ ಮೊತ್ತದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಇಳಿಸಲು ಮರುಪರಿಶೀಲನೆ ಅವಶ್ಯ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ದಾರಿಯ ಎರಡನೇ ಮತ್ತು ಮೂರನೇ ಭಾಗಗಳು ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಯ ದಕ್ಷಿಣರೈಲುವಲಯವೂ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಭಾಗಿಯಾಗುವಂತೆ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ- ತಿರುಪ್ಪೂರುವರೆಗೆ ಮಾರ್ಗರಚನೆಯ ಸಮರ್ಪಕತೆ ಮತ್ತು ಉಪಯುಕ್ತತೆ ಬಗ್ಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲಿನ ಮತ್ತು ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಸರಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಮಹತ್ವದ್ದು. ದಕ್ಷಿಣ ರೈಲು ಜಾಲಕ್ಕೆ ಜೋಡಣೆಗೆ ಮಿತವ್ಯಯದ ಮತ್ತು ಕನಿಷ್ಠ ದೂರದ್ದೆನಿಸುವ ದಾರಿಯನ್ನು ಆಯ್ದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ೫೦-೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು.

ಅದರಂತೆ ಬೆಂಗಳೂರು-ಕನಕಪುರ-ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗದ ಬದಲಾಗಿ, ಮದ್ದೂರು-ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ-ಚಾಮರಾಜನಗರದ ಮಾರ್ಗ ರಚಿಸಿದರೆ ಮೊದಲ ಭಾಗದ ದೂರದಲ್ಲಿ ೭೦-೭೫ ಕಿ.ಮೀ.ನ ಉಳಿತಾಯ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬದಲಾಗಿ ಮದ್ದೂರಿನಿಂದ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚಿಸುವದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿಯ ರೈಲು ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳು-ಕೆಳಸೇತುವೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಈ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲುಮಾರ್ಗ

ಇನ್ನಿಷ್ಟು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವದು ಯೋಗ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೆಂಗೇರಿ-ರಾಮನಗರ-ಬಿಡದಿ ಮಾರ್ಗ ದ್ವಿತ್ವಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ-ಅದು ಮದ್ದೂರು ವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಣೆಗೊಂಡು ಮದ್ದೂರಿನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣಕ್ಕೆ-ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದಾಟಿ ಮಳವಳ್ಳಿಯಿಂದ ಮುಂದೆ ಕಾವೇರಿ ನದಿಯನ್ನು ದಾಟಿ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ಒಟ್ಟು ದೂರ ೧೯೦-೨೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮದ್ದೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಾಮರಾಜನಗರದ ದೂರ ಬೆಂಗಳೂರು-ಕನಕಪುರ-ಸಾತನೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ-ಚಾಮರಾಜನಗರ ದೂರಕ್ಕಿಂತ ಸುಮಾರು ಹತ್ತು ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಹೊಸಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ ೭೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಮದ್ದೂರು- ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ-ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ದೂರ, ಯೋಜಿತ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮೆಟ್ಟುಪಾಳ್ಯಂ ದೂರಕ್ಕಿಂತ ೧೧೦ ಕಿ.ಮೀ. ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮದ್ದೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂ-ತಿರುಪ್ಪೂರು ಸುಮಾರು ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಮೀರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆಯಂತೆ. ರಸ್ತೆಯ ದೂರ ಸುಮಾರು ೨೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ ತಿರುಪ್ಪೂರು ರೈಲು ಜೋಡಣೆ ರಚನೆಗೊಂಡರೆ ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಮುಂದಾಳುಗಳು ವಿನಂತಿಸುವ ಮೆಟ್ಟೂರು ಅಥವಾ ಈರೋಡು ಜೋಡಣೆಗೆ ಮಹತ್ವ ಉಳಿಯುವದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಸೇಲಂಗೆ ಹೋಗುವ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಈಗಾಗಲೇ ಮೆಟ್ಟೂರು ಡ್ಯಾಂ ಬಳಿಯೇ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಸತ್ಯಮಂಗಳಂದಿಂದ ಸೇಲಂ-ಈರೋಡ್- ಕೊಯಿಮತ್ತೂರು ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅತಿ ಸಮೀಪದ ನಿಲ್ದಾಣವೆಂದರೆ ತಿರುಪ್ಪೂರು. ಈರೋಡಿನಿಂದ-ಸತ್ಯಮಂಗಳಂಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಅನುಕೂಲತೆ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಸಮಾಂತರವಾಗಿ ರೈಲುದಾರಿ ಅವಶ್ಯವೆನಿಸುವದಿಲ್ಲ.

ರೈಲು ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿಯೂ ಮೂರು ಹಂತಗಳನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ತಮಿಳುನಾಡಿನ ಆಯ್ದ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದಲೂ ಮತ್ತು ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದಲೂ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ನಿರ್ಮಾಣ ಸಾಗಬಹುದು. ಎರಡನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮದ್ದೂರು-ಕೊಳ್ಳೆಗಾಲ-ಚಾಮರಾಜನಗರ ಮಾರ್ಗದ ರಚನೆ, ಮೂರನೆಯ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ದಾರಿಯ ಬ್ರಾ.ಗೇ. ಪರಿವರ್ತನೆ. ದಾರಿಯ ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚ ಸುಮಾರು ೭೦೦-೭೫೦ ಕೋಟಿ ಮೀರಲಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ೧೦೬೭ ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದ ಬಳಸು ದಾರಿ ಏಕೆ?

ಮಾರ್ಚ್ - ೨೦೦೫

ಹಿನ್ನುಡಿ

ರೈಲು ಸಂಬಂಧದ ನನ್ನ ಲೇಖನಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಹಿತ್ಯದ ಅಂಶ ಪ್ರಮುಖವಾಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ರೈಲುಸೇವೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಬೆಳೆಯಲಿ ಎಂಬುದೇ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ಹಿರಿಕಿರಿಯ ಸಾಹಿತಿಗಳು ನನ್ನ ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಓದಿ ಮೆಚ್ಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಪತ್ರಿಕೆಗಳ ಸಂಪಾದಕರು ನನ್ನ ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಇಂತಹ ಲೇಖನಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳ ಭೌಗೋಲಿಕ-ಸಾಮಾಜಿಕ ಸ್ಥಿತಿಗಳನ್ನು ನಾನು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ರೈಲುಸಾರಿಗೆಗಳ ಯಾಂತ್ರಿಕ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಅರಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಯಿತು. ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ, ರೈಲ್ವೆ ಇಂಜನಿಯರರೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸಬೇಕಾಯಿತು.

ನನ್ನ ಲೇಖನಗಳು ಕಳೆದ ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟವಾಗಿವೆ. ಸುಮಾರು ಮುನ್ನೂರರಷ್ಟು ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಓದಿ ಕಳೆದ ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಯನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಅನುಭವಿಸಿ-ಸಮೀಕ್ಷಿಸಿ ಕೆಲವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಆಯ್ದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟವಾದಂತೆಯೇ-ಅಚ್ಚಿಗೆ ಕಳಿಸುವಂತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಿ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಟಿಪ್ಪಣಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಬರೆದು ಪುಸ್ತಕಕ್ಕಾಗಿ ಸಿದ್ಧಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು.

ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಈ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತೇನೋ! ಆದರೆ ಓದುಗರಲ್ಲಿ ಬೇಸರವನ್ನುಂಟುಮಾಡಬಹುದು ಎಂಬ ಒಂದು ಅಂಶ. ಅಲ್ಲದೆ ಕೆಲ ವಿಚಾರಗಳು ಪುನರುಕ್ತಿಯ ದೋಷಕ್ಕೆ ಗುರಿಯಾಗಬಾರದು ಎಂಬುದು ಇನ್ನೊಂದು ಅಂಶ. ಇವುಗಳಿಂದ ಇಷ್ಟಕ್ಕೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಪುಸ್ತಕದ ಲೇಖನಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಓದಿ ಮುಗಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಆಯಾ ಸಂದರ್ಭಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಓದಬಹುದು.

ಈ ಬರಹಗಳು ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಹೃದಯರ ಮನ ಮುಟ್ಟಿದರೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಥವಾ ಆಯಾ ಪ್ರದೇಶದ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳಿಗೆ ಇಲ್ಲಿಯ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಬಹುದು. ನನ್ನ ಲೇಖನ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಲಹೆಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿರುವದರಿಂದ ಅವುಗಳು ರೈಲು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಬಹಿರಂಗ ಪತ್ರಗಳಂತೆಯೇ ಎನಿಸಬಹುದು. ಸಾರ್ವಜನಿಕರೂ ಈ ವಿಚಾರ ತಿಳಿದರೆ ಯೋಗ್ಯವೇ.

ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತಿಗೆ ೯೦ ವರ್ಷಗಳಾದ ಸುಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾದ ಪ್ರೊ. ಚಂದ್ರಶೇಖರ ಪಾಟೀಲರು ನನ್ನ ಪುಸ್ತಕವನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸುತ್ತಿರುವದು ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಂತೋಷವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿದೆ.

೧೦ ಮೇ ೨೦೦೫

ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರಣಿ

ಕೃತಿಕಾರರ ಪರಿಚಯ



ಶ್ರೀ ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರಣಿಯವರು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹೊಳೆಹೊನ್ನೂರಿನಲ್ಲಿ (ಫೆಬ್ರುವರಿ ೧೯೨೫) ಹುಟ್ಟಿದ್ದು ಬೆಳಗಾವಿ- ಧಾರವಾಡ ಗಳಲ್ಲಿ ಓದಿ ಕೆಲಕಾಲ ಭಾರತೀಯ ವಾಯುಸೇನೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಾಲೇಜಿನಲ್ಲಿ ಬಿ.ಎಸ್.ಸಿ ಮುಗಿಸಿ ಮುಂಬಯಿಯಲ್ಲಿ ರೇಡಿಓ ಇಂಜನಿಯರಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ಡಿಪ್ಲೊಮಾ ಪಡೆದರು. ವಿವಿಧ ಕೇಂದ್ರ ಖಾತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ- ಭಾರತ ಸರಕಾರದ ಸಂಚಾರ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದೇಶಕ (Director) ರಾಗಿ ನಿವೃತ್ತರಾಗಿದ್ದಾರೆ (೧೯೮೩). ಅವರಿಗೆ ಚಿಕ್ಕಂದಿನಿಂದಲೂ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯದ ಆಸಕ್ತಿ. ಸಾಹಿತಿಗಳ ಸಂಬಂಧವೂ ದೀರ್ಘಕಾಲದ್ದು. ನಿವೃತ್ತರಾದ ಮೇಲೆ ಧಾರವಾಡ- ಬೆಂಗಳೂರುಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲಸಿದ್ದಾರೆ.

ತಮ್ಮ ವಿವಿಧ ರಂಗದ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ಅಖಿಲ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ರೈಲು ಜಾಲವನ್ನು ನೋಡಿ, ಅಭ್ಯಸಿಸುವ ಹವ್ಯಾಸ ಬೆಳೆಯಿತು. ಈಗಿನ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಮತ್ತು ಬಾಂಗ್ಲಾದೇಶಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಸಂಚರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ವಿಳಾಸ : ಶ್ರೀ ವಿಠ್ಠಲ ಕುಲಕರಣಿ
ಎ-೧೦೧ ರಹೇಜಾ ಪಾರ್ಕ್
ಮಾಗಡಿ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆ
ಬೆಂಗಳೂರು-೫೬೦೦೭೯
ದೂರವಾಣಿ : ೦೮೦-೨೩೩೮೮೨೪೧

ಕನ್ನಡ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ವಿಕಾಸ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು ಕಳೆದ ತೊಂಬತ್ತು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ತೊಡಗಿ ಕೊಂಡಿರುವ ರೀತಿ ಅನನ್ಯ. ಹತ್ತು ಹಲವಾರು ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲಿ ಹರಡಿರುವ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆ : ಪುಸ್ತಕ ಪ್ರಕಟನೆ.

ಪರಿಷತ್ತು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳುವ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನ ಇಡೀ ಕನ್ನಡ ಕುಲಕೋಟಿಯ ಪಾಲಿಗೆ ಒಂದು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಹಬ್ಬವೇ. ವರ್ಷದುದ್ದಕ್ಕೂ ನಾವೆಲ್ಲ ಮೆಲುಕು ಹಾಕುವ ಸಂದರ್ಭವಿದು.

ಬೀದರಿನಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲಿರುವ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ೭೨ನೆಯ ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಸಮ್ಮೇಳನದ ಸವಿನೆನಪಿಗೆಂದು ಪರಿಷತ್ತು ಹೊರತಂದಿರುವ ೭೨ ಪುಸ್ತಕಗಳು, ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಸೃಜನೇತರ ವಲಯದ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದು, ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಭಂಡಾರಕ್ಕೆ ಅಮೂಲ್ಯ ಸೇರ್ಪಡೆಗಳಾಗಿವೆ.



ಕನ್ನಡ ಸಾಹಿತ್ಯ ಪರಿಷತ್ತು
ಪಂಪಮಹಾಕವಿ ರಸ್ತೆ, ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-೫೬೦೦೧೮